

國立臺灣大學工學院建築與城鄉研究所

碩士論文

Graduate Institute of Building and Planning

College of Engineering

National Taiwan University

Master Thesis

雙腳踩踏的變奏曲：

台北市腳踏車族的移動經驗與身體實踐

**The Variations of Pedalling: Moving experiences and
body practices of the cyclists in Taipei City**

宋恩儀

En-Yi Sung

指導教授：畢恆達 博士

Advisor: Heng-Dar Bih, Ph.D.

中華民國 100 年 2 月

Feb, 2011

謝誌

首先，我要感謝師大地理系吳鄭重教授，從大學參與「創意校園工作隊」、「穀得工作室」到後來的「春筍工作坊」，一直以來扮演著亦師亦友的角色，不只是我在學術知識的啓蒙者，更以身教告訴我做人處事的細節道理，那是我在大學生活裡最重要的收穫。而李立偉也是這個階段重要的工作夥伴，感謝他開拓我在師大的視野，並且相信自己能在當歷史老師之外，還有其他的可能性。我將永遠記得大學那段情意相挺的美好時光。

而回到這本論文的構思與生產，關於論文主題的發想，必須歸功於我的車友劉婉芸與陳柏源，因為他們的體貼與耐心，才讓久未嘗試運動的我，能夠在騎車的過程，重新感受自己身體律動，因而啓發我以「腳踏車」作為研究主題的機會。關於這份內心的激動與感謝，我始終沒有直接地向他們表達出來，希望藉著這短短幾行的謝辭，能夠表達我最深的謝意。再者，我必須感謝參與論文的受訪者們，因為他們的生活經驗得以完整這篇論文，雖然他們是以匿名的方式呈現，卻是最重要的關鍵。當然，最後論文的生成，還必須感謝我的指導教授畢恆達老師，總是包容我各種天馬行空的想法，並適時予以糾正勘誤。同時，也要感謝口試委員王志弘老師與吳鄭重老師所提出的建議與指正，釐清我在許多理論概念上的盲點與誤用，並賦予這個主題更多思考探究的面向。

另外，還要感謝吳孝寧、林逸帆、顏寧、鄭鈺琳，協助我尋找適合的受訪者；同時也要謝謝翁慶鐘、林易蓉與吳依鄉，幫忙我在各大學圖書館裡，張羅相關文獻資料。而特別要感謝的，是一路陪我討論論文的陳志軒，論文許多概念的啓發與組織，都是受惠與他的討論。這本論文能夠完成，他絕對是功不可沒。當然，也不會忘記 AbC 小組一路的相伴，是我能夠堅持下去的重要動力。其實，在論文書寫的過程裡，很多時後難以面對的不是理論的艱澀難懂，而是來自個人內心的焦慮惶恐。在這裡，我要感謝同研究室的賴彥如，與我一同分享研究所生涯所有的苦悶與歡樂。還有，我的好朋友吳尙霖醫師，在我先前最鬱悶的階段，陪我吃喝玩樂排解壓力，讓我能夠調整精神重新面對論文。同時，感謝趙玲君與廖汝銘夫婦，總是聆聽我的抱怨與不耐。以及，李晏儒帶我學習「生活的藝術」呼吸法與靜心，讓我能在吐納練習間，平靜焦躁的情緒並重新獲得寫作的能量。

最後，但卻是最重要的。我要感謝我的家人，我的父親宋台昌先生與母親饒陽陽女士，以及哥哥恩同。謝謝你們對於我的任行而為，總是給予最大的寬容；在我遭遇挫折與失敗的時後，又總是在第一時間站出來，讓我知道我並不孤單。我的人生裡，若有一絲一毫的成就都將歸功於你們。能成為你們的家人，是我這輩子最大的幸福，我愛你們。

雙腳踩踏的變奏曲：
台北市腳踏車族的移動經驗與身體實踐

宋恩儀

中文摘要

2007年，電影《練習曲》帶動台灣單車環島的熱潮，也強化了單車休閒化的印象。然而，本研究欲將腳踏車的性質從遊憩活動拉回到日常代步裡，從身體經驗出發，並以 Donna J. Haraway 的「人機複合體：賽伯格（cyborg）」概念，探討腳踏車族透過「半人半車」的移動狀態所體現的空間主體性。

在研究設計上，針對移動經驗的探討，將以高度使用腳踏車代步的族群進行深度訪談，作為分析腳踏車族感知行車空間的身體文本。而在身體實踐的探討上，將從具有特殊身體處境的受訪者為對象，探討身體與腳踏車之間的關係，以及腳踏車如何體現來自與生理身體與社會身體的肉身化經驗，藉以抵抗和反轉原有身體的限制，重新獲得掌握空間的主體性。

本研究欲突顯身體經驗是分析腳踏車移動的重要面向，透過身體踩踏的能量轉換，展現腳踏車在當前「環保」、「健康」等道德訴求之外，作為一種體現賽伯格（cyborg）的行動實踐。本研究認為在城市的移動裡，腳踏車的移動方式具有「半人半車」的混雜特性，讓它們得以成為具有獨特移動節奏的「賽克里司特」（cyclist），並得以「隱身」穿梭於以機動車為主的城市交通系統之中，成為一種獨特的城市流動地景。另外，透過不同賽克里司特的身體處境，探討人（身體）與腳踏車（科技物）在結合所產生的各種可能性，並且重新反省人機複合體當中「肉身性」的意義，期望藉此展現出人機複合體的限制與能動性意義。

關鍵字：賽伯格、人機複合體、腳踏車族、體現、自行車道、台北市

The Variations of Pedalling: Moving experiences and body practices of the cyclists in Taipei City

Sung, En-yi

Abstract

Although a large number of studies have been made on leisurization of cycling, little is known about the cycling experiences in daily life. In this study, the main argument falls on the importance of daily movements by cycling. To borrow Donna J. Haraway's concept of "Cyborg", I use the term "Cyclists" to refer to those who embody the spatial subjectivities by cycling in their mobile practices.

I focus on the people in Taipei City who use bicycles as their main way of moving. First I discuss "the body while cycling" and consider the body experiences about the space of transport system, especially the bike-lanes. Then I concern "the body with bicycle", arguing that possibility of bicycle can be a part of the body and becoming a "Cyclist". Cyclists use bicycles to change the limit of the original body's ability and get their mobility from this low-tech vehicle.

In conclusion, there are three points in the study. One is to suggest that body experience can be an inspiring approach of analyzing cycling issues, in addition to health or environment. Another is to show Cyclists present more effective and powerful mobility than other vehicles in the city, by easily switching their body boundary between human and bicycle. Also, this kind of mobile switch is an extension of body ability, and Cyclists release their restrictions and present their agency by the ambiguity of cyclists' hybrid essences make them transfer easily between body and bicycle in their daily moving practices.

keywords: cyborg, cyclist, embodiment, bike-lane, Taipei City.

目錄

第一章	緒論.....	1
第一節	我的鐵馬故事.....	1
一、	一種屬於「青春」的感覺.....	1
二、	「練習曲」之後的單車熱潮.....	2
第二節	不只是運動型態，也是交通工具.....	4
第三節	小結：日常生活裡的移動身影.....	6
第二章	文獻回顧與理論架構.....	8
第一節	經驗研究的回顧.....	8
一、	從休閒「運動」到日常「移動」.....	8
二、	城市移動系統的差異地景.....	10
三、	城市移動情境的身體經驗.....	12
四、	「身體－腳踏車－空間」(Body-Bicycle-Space)的主體經驗.....	14
第二節	理論架構：「人車複合體」成爲一種新的移動主體.....	15
一、	從賽伯格(cyborg)到賽克里司特(cyclist).....	16
二、	展現行動處境的「活歷身體」(lived body).....	18
第三節	研究發問：賽克里司特(cyclists)的身心處境與主體能動性.....	20
一、	「身體－腳踏車」：移動經驗裡的身體邊界.....	21
二、	「腳踏車－空間」：曖昧不明的行車空間.....	22
三、	「身體－空間」：移動主體的身體處境.....	22
第三章	研究設計.....	24
第一節	研究範圍的確立與研究對象的挑選.....	24
一、	廣泛的先期研究.....	24
二、	特殊身體處境的受訪者.....	27
第二節	腳踏車體制化歷程的資料來源.....	29
第四章	賽克里司特的移動空間與流動歷程.....	31
第一節	腳踏車移動空間的生產.....	31
一、	從「落伍」到「現代化」.....	31
二、	納入體制：自行車道的建置.....	36
第二節	腳踏車作爲一種賽伯格：賽克里司特的現身.....	41
一、	「半人半車」的混種性質.....	41
二、	在快與慢之間：城市流動裡的自主性.....	48
三、	城市僵化系統裡的變奏.....	51

第五章	賽克里司特的身體實踐	55
第一節	賽克里司特的性別體現	55
一、	腳踏車作為一種移動的護身符	55
二、	腳踏車作為一種身體特技	58
三、	重新界定「社會身體」	59
第二節	賽克里司特的「生/身」與死	61
一、	人車合體的失靈	61
二、	賽克里司特的肉身性與其原動力	62
第六章	結論	66
附錄一	先期研究訪談議題綱要	70
附錄二	台北市腳踏車族訪談大綱	71
附錄三	訪談同意書	74
參考文獻	75



表目錄

表格 1 初次受訪者資料列表	26
表格 2 第二次受訪者資料列表	29

圖目錄

圖 1 「身體－腳踏車－空間」(Body- Bicycle- Space) 分析架構.....	21
圖 2 賽克里司特的城市競逐與生存戰術	47
圖 3 論文初始發問與分析脈絡	67



第一章 緒論

騎上自行車，捨棄如鐵軌般既定的路線；不試著隨性轉動把手，進入狹窄的巷道嗎？至今我們所知的城鎮，其實只是大街的牆壁也說不定。不試著騎著自行車，無聲無息地乘著風，無須排氣地滑行嗎？當察覺到花香，也許躲藏起來的鳥兒和動物都會靠攏過來吧。……不試著脫掉鋼鐵般的鎧甲，在風中瀟灑一回嗎？或許您就可以找到最想發現的自己吧。

小林一介，《華麗的雙輪主義》

第一節 我的鐵馬故事

一、一種屬於「青春」的感覺

我不敢說自己是一個喜愛戶外活動的人，可是，我是一個喜歡騎腳踏車的人。對我來說，騎腳踏車總是帶有「追逐青春」的浪漫想像，就像電影《藍色大門》裡的畫面，青春彷彿就是需要乘著風追逐。小時候的我也總是幻想著將來讀了大學，能在校園裡，迎著風，騎著腳踏車，往返教室之間。只是，大學放榜，我考上了師大，一所位在台北市市中心的大學，校園不大，裡面是禁止非公務車輛任意通行的，也更別提在校園裡面騎腳踏車了。如此看來，我的腳踏車青春夢似乎幻滅了，但那時的我，還是買了一台二手的腳踏車，那是一輛黑色的，不能變速的，不知被轉手幾次的無廠牌鐵馬，我叫它「小黑」。

校園的侷限讓我看來必須放棄了在校園裡迎風騎乘的想像。但是，心有不甘的我，決定把這浪漫的想像拉到城市裡。於是，我開始穿梭在台北市的巷弄中，我也發現城市似乎比起校園更有趣多了。單速的小黑跑不快，可是，有風的感覺真好。小黑在我大五實習的那年，大盤終於受不了經常性的磨損，最後宣告報廢。我又開始以大眾運輸加上步行的移動生活，站在公車站牌前無奈等待公車到來的時刻，我總還是會想起騎著小黑到處亂逛、充滿行動力的日子。

後來，我考上了台大的研究所，這是一座擁有悠久腳踏車文化的大學校園。

我似乎終於可以實現小時候的幻想，在校園裡面，迎著風閒晃。只是，此時的我，早已不在青春洋溢；而我也漸漸明白，原來在悠久腳踏車文化的背後，最需要練習的課題之一，不是青春地載與被載，而是怎麼選擇一輛不會被偷走的腳踏車，安穩地讓它陪伴你的校園生涯。我花了三台腳踏車的費用，終於悟出其中的道理，找到這台已經陪伴我三年多的腳踏車，他有著淺藍色的外觀，以及幾乎快要生鏽的輪框，我從來沒有特別幫它取個名字，但是我知道，在我的生活裡越來越離不開它。

二、「練習曲」之後的單車熱潮

2007年春天，台灣導演陳懷恩執導的《練習曲—單車環島日誌》正式上映，一個月之內達到八百萬的票房。觀眾們跟隨著男主角的一踩一踏，遊歷了台灣各地的風光景色與風俗民情。劇中那一句「有些事現在不做，一輩子都不會做了。」，更是召喚許多人內心裡自我實踐的渴望。有報導指出，在這部電影上映後的那一年夏天，整個台灣，每天大概有數百個人正在單車¹環島的路上（謝佳雯，2008/09/11）。

電影的發酵，讓單車環島變成一種個人實踐的表現；而不斷飆漲的油價，和地球暖化議題的發燒，也讓單車作為「綠色交通工具」的形象，重新突顯出來，在媒體和政府機關的鼓吹之下，單車被塑造成為一種全民運動，一種「健康樂活」的生活形態。一時之間，「單車熱」開始風靡台灣，它成為一種運動休閒的新型

¹ 單車，又有「孔明車」、「鐵馬」、「自行車」、「腳踏車」等名稱。根據陳國章(2000)從歷史地理學的角度考據台灣各地對腳踏車稱呼的流變。他指出，腳踏車同義的名詞甚多，但在戰後，則以閩系台語音的「腳踏車」(kha-tah-chhia)以及客系台語音的自行車(tshu-haug-chha)等用法最為普遍，後延續至今。腳踏車正名的討論也曾在自行車工業同業公會上引起討論，最後通過「統一正名為自行車」的決議，並建請政府相關單位尋求共識(李佩璇，2009，p. 39)。而自行車也是目前國內標準局的統一名稱，至於單車則是定義為休閒運動為目的用途的自行車(謝正寬，2009)。儘管自行車成為規制中常見的用法，也多半為業界所採用，但是，由於本研究欲探討的議題，側重將腳踏車視為一種城市的日常移動工具，同時強調它透過個人「身體力行」的實踐過程。因此，相較之下，「腳踏車」一詞比起「自行車」更能體現它與一般油、電傳動車輛在移動上特殊性。是以在本研究裡，除了引用他人的研究會續用該研究以「單車」、「自行車」等稱呼方式，以及某些特定的慣用稱呼，如「單車熱」等。其餘的部分，本研究將以「腳踏車」作為這種二輪人力車主要的稱呼。

態，此後，「騎單車」的意義有了轉變，騎單車不再只是單純的「騎車」而已，它同時還包含了對於單車車種的選擇、周邊配件的挑選，甚至開始轉變成爲一種中產階級展現品味的象徵形式（李佩璇，2009）。

在這股單車熱潮開始之後，我在朋友的帶領之下，也趕上這股熱潮，買了一台小摺²，KHS 十六段變速的 T2，桃紅色的外觀，我稱它叫 Sophie。我開始跟著大家騎在河濱公園的自行車道上，那裡，因爲這股單車熱，開始陸續修建成河濱自行車道系統，假日熱門的時段，有時候還會「塞車」。我還記得第一次騎乘的經驗，我們從公館沿著景美溪一路騎到木柵，或許，對許多人來說，這只是一小段假日裡舒展身心的休閒活動，但對於我來說，那卻是一個令人感到振奮的身體體驗。因爲從高二那一年，我因爲下樓梯扭到腳踝而去治療，原本以爲只是普通的扭傷，卻看了好幾家傳統推拿療法也不見起色。後來，轉而看西醫，才發現我的骨骼其實患有某種先天的病變，而這種病症並不常見，連醫生都無法明確地診斷這是什麼病症。爲此，我進過兩次手術房進行切片檢查，醫生也始終沒有給我明確的答覆，他們只能告訴我，這個病症無法治癒，但只要沒有變化不會有即刻的危險性。

但事實上，沒有立即的危險性，卻不代表不會對我的身體造成影響。疾病帶給我的症狀是讓我的身體本身無法正常判斷骨骼的代謝，而開始過度地增生骨骼，最後讓我的腳踝逐漸無法正常的運動，也讓我連平時的步行都增添許多的困難。或許，對一般人而言，只有長時間的步行才會感到痠痛，但對我來說每踩一步都是疼痛的，也因此我變得很不喜歡走路，更沒有辦法跳高，也無法大步的奔跑，這樣的身體狀態，讓我對於自己身體能力始終抱持懷疑，甚至是消極地拒絕任何形式的運動。

但是，就在那一次的騎乘經驗裡，讓我重新有了一種原來我也「能動（movable）」的感覺。我從沒有想過自己久病的身體還可以負擔這麼遠程的距離，

² 小摺，也有人稱做「小折」，所指爲 20 吋胎徑以下的折疊腳踏車。

在那一段過程裡，真正讓我內心雀躍的不只是新店河畔的沿途風景，而是從每次踩踏的動作裡，重新感覺自己的身體所帶來的感動。那種透過踩踏所帶動全身的運動，是一種身體運動後的暢快，我從不知道，我還有機會可以得這種感覺。這一次，透過腳踏車，讓久病難以運動的我，再一次地感受到自己身體部位的一舉一動。我至今都記得那次身體經驗裡的感動，也因為我的腳疾，讓我的生活裡漸漸離不開腳踏車。因為腳踏車，讓我可以克服身體的障礙，讓我擁有更多的自由與行動力，到達這個城市的每個角落。即便，我從來沒有如環島般那種突破自我的壯遊歷程，但平常的我仍然透過腳踏車，在我可能被侷限的生活裡創造許多的可能性。也因此，當大家一窩瘋地開始談到單車休閒、單車旅遊等話題時，我卻總是會去想，腳踏車除了是一種流行、作為一種風潮或休閒形式之外，它應該還有包含更多關乎個人生活、甚至是生命經驗的聯繫與意義。

第二節 不只是運動型態，也是交通工具

事實上，從腳踏車發展歷史的角度來看，單車作為休憩旅遊形式的發展，的確也是近兩三年的趨勢。在台灣外銷經濟史上，自行車產業一直佔有一席之地，「自行車王國」的美譽是為大家所熟知的。往前推到更早的日治時期，腳踏車³在當時便已引進台灣，但僅是少數像是醫師、地主等有錢人家才買得起的昂貴奢侈品（許添本、黃基鴻和蕭裕宗，2007）。

腳踏車真正的普及化，則是要追溯到國民政府來台以後，開始有計畫扶植台灣本土的自行車產業，甚至透過保護政策，禁止國外自行車進口。國產自行車在此利基之下，得以快速發展，雖然在品質上仍不及進口車，卻成功地壓低了單價，讓腳踏車再也不是高不可攀的奢侈品，而成為一般民眾皆可用來代步的工具（宋佳芳，2008；李佩璇，2009）。這點我們從當時呼籲民眾慎防腳踏車失竊的報導中，便能發現腳踏車開始普及的現象：「台北市最多的一種交通工具就是腳踏車，

³ 當時自行車，是以日文漢字作為稱呼，稱為自轉車（じてんしゃ）

全市約有十萬輛左右，由於腳踏車失竊之風日盛，使有車階級常感惴惴於心，這也是治安當局除了竊盜案之外另一大感頭痛的事情。」（孫建中，1954/04/22）

當時的民眾社論，也談到腳踏車成爲台灣社會主要交通工具的情形，甚至與歐洲相去不遠。當時的報紙是這麼寫到的：「台灣是遠東的一個單車之邦，足與北歐的的荷蘭、丹麥等國媲美。台北六十多萬人，有單車十幾萬輛。大街小巷，處處是修車店、修車攤麪可見這一行業與市民關係之密切。」（何凡，1954/12/06）

以當時的台北市爲例，根據《台北市發展史》上的記載，台北市腳踏車的登記數量在 1962 年達到高峰，總計有 219,927 輛，而當時汽、機車數量分別爲 12,370 輛及 9,145 輛（陳三井，1981，頁 831），足以見得腳踏車已成爲當時主要的私人運具。不過，腳踏車鼎盛的情形隨著國內開始引進機器腳踏車而產生了變化，在 60 年代之後，更因爲本土汽車產業的發展，政府爲鼓勵使用國產汽車，便逐步地取消人力三輪車，客貨運輸工具的摩托化也陸續展開，消費能力的增長與道路交通日益完善，都促成自用汽、機車持續成長。機器腳踏車（機車）的發展壓縮到腳踏車的使用率，經濟能力稍好的人也逐漸轉而選擇不需掛牌的機器腳踏車作爲主要交通工具。當時的報紙文章裡，也提到腳踏車開始被輕型機動車所取代的現象，「看樣子，今後單人騎駛的交通工具，將出現機器腳踏車的時代，普通的腳踏車將相對地踏入較落後之境地。」（黃耀鏘，1956/07/07）

面對國內市場的萎縮，政府則選擇以拓展外銷來因應國內市場的式微。八零年代，台灣自行車的外銷產量開始超越日本，成爲全球最大出口國，「自行車王國」的名號正是這個時期開始廣爲人知。然而，外銷產業的蓬勃始終還是沒有影響台灣本地的交通型態，60 年代之後，從台灣交通機動化的開始，腳踏車便從交通工具的舞台上退了下來，取而代之是汽機車時代的來臨。在政策上最顯著的轉變便是在 1972 年，腳踏車正式取消使用牌照稅⁴，我們甚至無法再從交通統計

⁴ 1972 年 7 月 20 日，台北市議會二讀通過「台北市使用牌照稅徵收細則」，其中並於第三條規定：「本市非機動車輛、船舶及獸等，免徵使用牌照稅。」腳踏車、板車等人力車輛至此免收牌照稅，其主要原因爲腳踏車使用人口甚多，每年繳稅時，稅捐單位外大排長龍，但所徵收的稅收甚至不抵稅捐處所付出的工作成本，因此最後決議免徵使用牌照稅。

資料裡進一步觀察其數量上的變化，而交通施政重心也轉向汽、機車驟增所衍生的交通危機，以及大眾運輸等課題，至此，腳踏車似乎便正式消失於交通政策擬定的行列，腳踏車作為一種交通工具的形象也逐漸淡化。

之後，讓腳踏車重新「制度化」的原因，則是要回到上一節裡面，提到 2008 年單車熱潮所帶來的效應。在《練習曲》以及名人⁵相繼投入單車環島活動所帶來的媒體效應中，形成了大規模的社會仿效，這樣「一群新加入單車推廣的文化中介者」（李佩璇，2009，頁 117），掀起一股單車熱潮，同時適切地將單車的意義由「運動」置換為「休閒」，並且將這樣休閒和「中產階級生活風格」作了緊密的連結。文化形象上的仲介和環保議題讓腳踏車頓時又成為一種政府鼓勵、民間流行的熱門「休閒活動」，同時還附加了「保護地球」的道德意涵，騎腳踏車從過去的落伍、破舊的形象，搖身一變，成為一種環保、時尚的象徵。

單車熱潮讓腳踏車從原本被忽視的角色，又重新浮上舞台，獲得人們的重視，相關單位也開始從「休閒化」的推動轉向生活化的使用，開始規劃河濱與市區道路，讓腳踏車的定位重新拉回到交通工具的使用脈絡裡。只是，目前人們對於腳踏車的討論，還是容易將焦點放在休閒活動的範疇之下，探討的重點也是那些設計精美，特別買來作為運動之用的高價單車上。然而，即便我們的交通早已機動化，但腳踏車一直都沒有消失在日常交通的使用上；即便在制度層面被某種程度的邊緣化，因而無法取得較為明確的交通定位，但事實上，人們仍然使用著腳踏車穿越在大街小巷裡，媽媽載著小孩、青少年騎著腳踏車上學去等...。也因此，我希望能將腳踏車的議題拉回到生活的脈絡裡，嘗試探討這種移動方式在個人日常移動的位置，以及這種移動方式對於使用者還有哪些代步以外的意義。

第三節 小結：日常生活裡的移動身影

腳踏車從過去作為奢侈品的象徵物，轉變到一般民眾的代步工具，或到近年

⁵ 捷安特董事長劉金標，以及馬英九等公眾人物。

來新興的休閒型態，從這些轉變裡，我們可以看見腳踏車在用途上的多樣性。只是，由於「單車環島熱潮」讓腳踏車重新獲得重視與注目，讓卻也淡化了腳踏車作為一種移動器械的基本性質，也因此，窄化了目前腳踏車議題的探討與人們對於「騎腳踏車」的認知。其實，腳踏車作為有別於機動車的移動方式，它能反應的不只是人們對於環保意識的覺醒，同時，這種相對弱勢的移動型態，有時候也是反映了個人對於自我生活處境，或是對於所處空間環境的因應之道。在此，騎腳踏車所能展現的便不只是透過環島才能譜成的「練習曲」，還有一部份是腳踏車行動裡身體、機械與環境共譜的生命協奏曲。因此，我認為腳踏車議題的探討裡，除了可以將它視為一種休閒運動的形式，探討旅遊式休閒的意義之外；同時也應該回到日常生活的脈絡裡，以生活移動的切入，討論腳踏車移動的特殊性，理解腳踏車在交通運作裡的處境，同時，也可以要從使用者的角度出發，瞭解人們為何要選擇這種移動方式，以及背後的考量如何反映出個人對於生活情境的適應與安排這樣的討論視野，也將增加目前腳踏車議題的多元性，並且將腳踏車生活化的推廣，從像是喊口號的政令推廣具體拉回到真實生活中生命圖像當中，體會腳踏車族在都市生活的現實處境以及腳踏車作為移動對於個人的意義。

第二章 文獻回顧與理論架構

在上一章裡，我由個人的生命經驗出發，指出腳踏車之於我在生活上的意義，以及腳踏車議題在休閒化熱潮之下其他可能發展的面向。我指出，對應於腳踏車在台灣社會過去的發展歷程，腳踏車在單車熱潮開始之前，作為一種生活代步工具的日常形象，具有其「生活化」的價值與意義。而在本章節裡，我希望透過整理腳踏車相關的經驗研究，說明目前腳踏車研究的主要分析取向，以及未來可進一步發展的研究面向。同時，藉由當代理論文獻的耙梳，提供之後研究發展上可供參考的理論架構與基礎。

第一節 經驗研究的回顧

一、從休閒「運動」到日常「移動」

目前台灣從事與腳踏車相關的經驗研究，主要也是在單車熱潮之後，開始明顯的增加此類型的研究。胡伯賢分析指出，國內目前與自行車相關的研究分為六大類，包含「企業經營管理策略」、「腳踏車的外型與功能設計」、「車道環境與騎乘者屬性之關係」、「健康與運動傷害」、「轉乘捷運需求與設計」，以及「騎乘者的認知與行為」（胡伯賢，2008，頁 22）。若扣除企業經營策略與自行車機械設計之外，在社會科學範疇之下的研究，則以「運動休閒領域」為主。以分析自行車活動的休閒效益為例，此類型的重點，主要放在探討自行車遊憩參與者對此活動的涉入程度與其相關影響變因，在方法上透過量化研究，分析影響參與者從事自行車休閒活動的主要因素（李瑋琪，2006；彭逸芝，2005；楊胤甲，2005）。另一方面的研究，則是針對特定自行車活動場所，例如風景區的自行車道建置和休憩旅遊的品質影響評估；透過使用者環境偏好的分析，提供區域增加觀光價值的有利建議（涂哲豪，2007；黃顥芳，2003；謝芳靜，2005）。

除此之外，還有一部份對於自行車騎乘空間的探討，則是集中在探討都市裡的自行車道建置。呂佳玲（2006）便曾針對提出都市中的通勤型腳踏車道提出

實質設計的建議，她認為提出設置型式的流程建議。陳騰輝（2008）則是以台北市為例，指出除了在主要幹道與河濱公園設置自行車專用道之外，「社區型巷道路網」的形式，將會是一種更適宜的空間尺度，提供更為友善的城市自行車騎乘環境。

除此之外，還有一部份的研究重心，則是側重探討 2007 年以後，在台灣興起的一股自行車休閒化熱潮。像是張世昌（2007）針對台灣雖為自行車王國，卻沒有發展出明顯的自行車通勤現象為議題進行研究。他偏向對於整體交通環境與政策的檢討，由於大環境不利於自行車通勤，進而使得自行車朝向休閒化的發展。而李佩璇（2009）則是耙梳整個台灣社會自行車象徵意義的轉化，揭示腳踏車從過去代步用途，甚至逐漸不被交通系統所重視，直到近年來逐步轉型成爲一種熱門休閒活動的過程。她指出在這一連串自行車休閒化的實作過程裡，自行車已經成爲一種階級區隔的象徵符號。胡伯賢（2008）則是以推廣腳踏車運動最爲積極的台北市為例，探討公、私部門所推行政策與活動，對於推廣腳踏車生活化⁶造成的影響與效果，以及可能造成阻礙的因素。

從上述研究的回顧裡，我們可以看出腳踏車研究取向的多樣，它不僅是一種提供移動的機械工具，同時也是一種運動型態。只是，在目前的學術研究中，主要仍腳踏車定位在「休閒旅遊」的範疇之下，一部份針對實質空間環境提出規劃設計，另一部份則探討單車熱潮的相關因素與影響。這樣的研究趨勢有很大的因素來自於單車環島所帶來的運動風潮，這類型的研究也提供我們認識台灣在腳踏車休閒化上的歷程，以及對於未來政策執行發展上的建議。但在此同時，也突顯出腳踏車目前的學術研究上，過於從單一的角度來理解腳踏車移動中的人、車與空間。也就是說，除了配合政策執行上的推廣規劃之外，若將腳踏車拉回到最單純的本質上來看，作爲一種交通方式，我們又將如何看待這樣的移動型態？又爲何會選擇這種移動方式？在街道裡騎著腳踏車上又會具有什麼樣的身體感受

⁶ 在該研究的定義裡，所謂的「生活化」不僅指日常生活的移動代步，同時還包含「休閒遊憩、運動健身、通勤接駁、地方觀光等(胡伯賢， 2008， p. 3)」皆在該研究的討論範疇內。

呢？這些疑問顯示我們可能必須將腳踏車從一股熱潮中拉回來，回到最平凡的日常生活裡，從日常移動工具的角度來重新解讀與理解。

二、城市移動系統的差異地景

在方志中（2008）在其碩士論文，《差異化的都市街道閒逛——論台北市自行車文化現象》裡面，便是開始嘗試將腳踏車從休閒形式拉回到日常生活的脈絡裡，試圖以城市腳踏車族的騎乘經驗，整體性地探討腳踏車文化中含括的人、車與空間的關係。他試著將腳踏車放回交通工具上的角色，探討自行車在城市移動的文化現象。他的研究中指出，自行車騎士置身在汽機車為主的道路空間裡，並沒有因此跟著制度化的規定來決定自己移動的路徑，相反地，騎士們採取不同的行走方式，創造出一種城市街道的差異化現象。同時，研究者也從自行車風氣的轉變，以及騎士軟硬體裝備的創新等文化層面的觀察，指出台北市的自行車騎士開始展現一種具有遊戲特質的個人行動實踐；結合差異化的街道以及行走的遊戲特質，在制度化的空間裡，創造一種獨特的自行車文化。

街道空間中的自行車文化與過往的情境，逐漸開始不斷地有了變化，透過騎士們的遊戲過程，在差異化的街道空間中，出現了新的自行車停車設施與空間、出現了新的自行車交通標誌、其中的許多新穎的景象出現，正意涵著自行車騎士對街道空間的不滿，如自行車停放在禁止停放汽車的交通標誌下，在多樣化的形式所展現出的遊戲實踐後，便開始出現了街道空間生產中的辯證關係。（方志中，2008，頁 87）

在國內探討自行車移動的研究裡，方志中的研究點出了自行車在城市交通政策的曖昧角色，同時，腳踏車議題帶回了日常生活的場域，研究者關注在自行車如何回應汽機車為主的城市交通空間，並形成屬於自身的移動文化。他認為城市裡的自行車移動具有一種閒逛者的遊戲性質，並來詮釋自行車騎士在都市空間中移動的逾越與能動性。然而，若以街道遊戲的性質來詮釋城市中的腳踏車經驗，似乎又會太過於樂觀地看待這種移動型態，而容易忽略了腳踏車作為城市交通弱

勢的角色，背後可能包含著使用者本身在運具選擇上的差異性以及交通空間裡的困境。特別是過去曾被視為落後的腳踏車，經常是社會中各種弱勢取得基本行動力的第一步。所以，理解日常生活中的腳踏車，不只可以從交通建制的過程來看待其中的差異性表現，我們還可以進一步地從移動能力⁷ (mobility) 的角度，來思考這種移動方式背後所隱藏的個人與社會的關係。就像 Kauffmann (2002) 曾提出關於「移動資本 (mobility capital)」的概念，他認為這是當代社會重要的資本形式，如同經濟、社會與文化資本一樣重要。在這個流動的社會裡，行動力的取得影響個人權力的獲得程度的高低。因此，我們需要將腳踏車拉回到，作為個人代步工具的原始性質來看待，這不僅是個人身體能力上的改變，他同時也滿足個人在物理空間上的延伸，這種移動能力的獲得，本身即是一種權力關係的展現 (王志弘，1997)。

腳踏車雖然不是主流的交通工具，但不能否認的，它是一種獲得門檻最低的個人交通工具，是過去獲得基本個人移動能力的重要媒介。在過去，它甚至曾經扮演改善性別處境的媒介角色。在 19 世紀時，腳踏車間接促成了婦權運動的發起，在當時婦權運將 Frances E. Willard 推動下，她認為腳踏車的普及將提升女性的生理健康，更有助於女性從當時厚重的蓬裙底下解放出來，擺脫過去服裝對於女人的層層束縛，許多穿著禁忌和偏見也會隨著女性騎士服裝的合理化而就此消失。當然，腳踏車所帶來的不只是服裝上解放，它所具備的移動性，更是提供女人邁向獨立自主的第一步。讓女性取得自我移動的能力，得以能從家庭場域走向戶外，更進一步鬆動由男性主導的移動霸權 (Larrabee, 2000)。

在 19 世紀扮演激進角色的腳踏車，在講求速率、強調速度的現代社會裡，卻被看作是一種緩慢、落伍的移動方式。只是，這種的移動方式，對於許多行動弱勢者 (像是女性在交通工具取得不易 (王志弘，1997，頁 62-68)，或是因為經

⁷ mobility 是含括不同理論典範 (paradigm) 的理論概念，小至生活中的交通運輸，大到對於社會階層流動的探討。在本文的脈絡裡，主要將 mobility 放在日常生活中移動能力的取得之上，藉此探討腳踏車作為一種取得門檻較低的個人交通工具，對於使用者所產生的意義。

濟上無法負擔機動工具等)，最容易取得個人移動能力的來源。就像瑞典地理學者 Hagerstrand 曾提出「時間地理學」(time geography) 的概念裡，提到人們的日常生活都是為了達成目的而不斷進行各樣的行動，在這些行動計畫裡，時間與空間成爲實踐這些計畫的資源，但同時，行動也會面臨到三種限制，分別是能力限制 (capability constrains)、連結限制 (coupling constrains) 與權威限制 (authority constrains)，這些各式各樣的限制將影響我們完成行動的方式與途徑 (陳秀琴，2006)。而緩慢的腳踏車在這個機動化的時代裡到底是一種限制，又或是另一種能夠幫助個人完成行動的資源呢？

因此，我希望能腳踏車視爲一種媒介的性質，回歸到腳踏車作爲一種交通工具的性質來理解，一方面探討腳踏車騎士們怎麼看待腳踏車在機動車城市中的行動弱勢，並從中找尋出個人行動的出路。另一方面，交通工具爲個人帶來物理空間的移動，然而它同時也是一種行動力的展現，可以反映個人所處的時空背景與身心處境。因此，我認爲從「取得最基本的行動能力」這個角度出發，回到腳踏車最原始的性質裡，或許可以提供一個新的面向，幫助我們理解腳踏車如何在機動車時代裡，扮演何種行動的角色。同時，也能將腳踏車研究從關注於流行一時的奇觀，轉而回到日常生活的脈絡裡，發現腳踏車和人與空間之間更密切的關係。

三、 城市移動情境的身體經驗

當然，除了移動背後所代表的行動力之外，腳踏車移動時還有一個值得關注的主題，便是「身體」(body) 的概念。人力車的性質，是腳踏車有別於其他移動方式最爲特別之處，騎動力的來源，來自於身體和機械之間的緊密配合，在移動進行的同時，身體直接感受移動狀態當下的空間環境，並隨時地做出反應，再不時地調整自己的身體，達到順暢前進的目的。不過，在目前台灣的經驗研究裡，扣除掉運動生理學對於身體肌力或力學的討論之外，大部分研究在探討腳踏車移

動的身體經驗時，主要仍屬於休閒遊憩的範疇，關注的焦點多半放在行車舒適感和遊憩環境規劃的評估。相較之下，針對城市行車環境的身體經驗則較少著墨。然而，既然身體是腳踏車有別於其他交通方式的獨特之處，那麼應該值得我們進一步從此面向進行探討。英國地理學者 Spinney（2007）便曾以身體經驗作為出發點，探討倫敦市區腳踏車族的城市空間騎乘體驗。他的研究主要是以倫敦市區的腳踏車族為對象，並且從移動過程裡的「身體感知經驗」作為切入視角，探討個人地方感的建構歷程與移動（movement）經驗對於人們所產生的空間意義。Spinney 的研究提供了一種重新看待流動空間的方式，並且指出身體感知在腳踏車移動過程的重要性。在移動的時空中，身體作為一種媒介，連繫個人與空間環境的關係。同時，在他的研究中，不只是帶出了騎腳踏車這個行為本身與身體具有密切的關連性之外；他更強調我們需要注意這種已經經由科技物媒介後的身體，將會改變我們對環境與空間的認知，也影響我們對於地方（place）的認知經驗。

Spinney 的研究強調在腳踏車移動過程裡，「身體」（body）概念的重要性。他提醒我們這是腳踏車有別於其他交通工具最為獨特之處，它的運行必須依靠著全身下上的動作，並且與機械協調配合之下才能運作，對比於其他代步的方式，身體成為這種移動型態之所能夠進行的重要關鍵，同時也直接接觸於行進時的外部空間與環境。因此，我認為騎腳踏車所代表的不僅是身體在空間中移動的物理狀態，同時，也是一種身體空間的變動歷程。就像是在人類學家 Marcel Mauss（1973）所提出的身體技藝（body technique）的概念裡，他指出所有的動作與行為都是一種後天習得的一種能力，甚至是看似平常的「走路」，也都是非天生自然而然具有的天性，而是在後天的文化環境中學習而來的能力。換言之，個人對於各種物質習得的技能，不管在平凡或簡單，其實都是一種能力的展現。

對許多人來說，學騎腳踏車是小時候很深刻難忘的回憶，學會騎腳踏車就像是一種「我長大了」的標記。只是有些人總是學得容易，一騎就上手；但也有人卻是一摔再摔，始終無法想像當身後穩住車身的大人離開後，自己還有辦法靠著

兩個輪子平穩地在路面上移動著。直到有一天，大人悄悄地把手放開了，小孩沒察覺地一直用力往前踏。這一天，小孩終於學會了怎麼騎腳踏車。騎腳踏車的技能習得，並非單靠著知識的傳授就可以達成，而是一種身體的學習，從總是一路搖搖晃晃，握不穩龍頭，到最後開心地放開雙手，大膽迎風踩踏向前，從學習到熟練就是一種身體技藝的表現，有時候再多的人告訴你怎麼騎，都不及你自己親自坐上車，感受踩踏的節奏來得有效。當我們在騎腳踏車時，這種「身體記憶的技藝」就會出現，讓我們的肉體與科技物結合（conjunction）在一起，似乎也重新發展出了另一個新的「身體」。所以，當我們將焦點放在身體時，不只是要去理解移動時，身體對於外在環境的感受，同時也需要關注身體內在的變化，重新理解這個經由科技物重組後的身體。換言之，我們要去檢視腳踏車騎士是如何跟腳踏車產生連結的，又如何轉化成爲一種「腳踏車—人」，達到暫時性的「人車一體」。這樣「人車一體」並非只發生在專業車手們的競技場上，而是展現在每位腳踏車騎士的日常生活裡，在這一踩一踏的過程裡，找到因應各自身體與生活的需求與可能，發展出屬於個人與車之間獨有的「人車結合」。

四、「身體—腳踏車—空間」(Body-Bicycle-Space)的主體經驗

透過經驗研究的整理回顧，我們可以看到腳踏車議題的多樣性，它既是一種實現夢想的冒險型態、也是一種有助於推動環保、增進健康的休閒型態。只是，在多數的時候，它其實就只是你我在生活裡拿來當作代步方式的交通工具。而這些議題面向雖然多元，但其所關注的核心視野，主要仍是放在移動（movement）經驗本身，也就是腳踏車移動所帶來的行動經驗。但是，我認爲這樣的分析角度仍不足以突顯腳踏車移動的獨特之處，而是必須進一步地重新理解這種人力車的移動特質是什麼？也就是，試著從人與腳踏車的互動關係作爲出發點，探討「人車複合體」在空間移動時的主體經驗，讓腳踏車的角色不只是被視爲一種被動地供人使用的機械器具而已，在其「工具性」的角色背後，或許會如同行動者網絡

理論 (Actor-Network Theory) 所提及的來自各種生物與非生物物質之間的動態網絡所產生的「能動性」(agency)。也因此，所謂的行動者有可能不只一般認知的個人或生物，同時也還包含了這些非生物性的物質(Dant, 2004; 林文源, 2007)。就像是在 Spinney (2006) 在其文章裡所提醒的，當我們在理解腳踏車的移動經驗時，我們必須重新重視腳踏車這種科技物對於個人在身體上、感知情緒上的改變，透過腳踏車連結帶動下的行動身體，將可能重新界定我們原本身體的界線，並且重新改變我們對應空間的感知經驗。同時，除了針對「移動時」的身體感受進行探討，另一方面也應該對於那些「不動」(像是「不方便移動」，或是很容易「停止」) 的身體實作歷程帶入討論之中，讓移動與不動的辯證，能夠更完整地呈現腳踏車移動力研究的面向 (王志弘, 2010, 頁 161)。

因此，從經驗研究的耙梳裡，我除了認為有必要補強腳踏車議題在日常生活面向上的空缺之外。我也認為，在探討腳踏車作為交通工具時，我們不應該只著重對於「空間－移動經驗」的探究。而是應該更進一步從「腳踏車－身體－空間」三者的關係網絡出發，探討它們彼此之間作用協商的行動張力。像是身體到底如何配合腳踏車產生移動的能量？這些移動的身體如何認知所處的空間？這種來自身體供給的移動感，帶來什麼樣的身體空間？而我們的空間制度又是如何看待這種移動方式，以及這種移動方式的使用者如何面對自己在行動上弱勢並從中找到出路等議題。透過「身體－腳踏車－空間」的三元分析架構，從人與機械和空間所交織的動態網絡裡，探究隱藏在社會結構下的行動裡的權力關係，同時發現屬於腳踏車和人所結合而產生的能動性表現。如此一來，也能夠讓腳踏車議題的探討，跳脫過去強調「環保」、「健康」等道德意義的追求，找到屬於腳踏車移動對於個人在行動與生活上的意義。

第二節 理論架構：「人車複合體」成爲一種新的移動主體

從上述「身體－腳踏車－空間」的分析要點來看，目前腳踏車經驗研究取向

主要多是以空間的面向分別對應到腳踏車或身體的關係；例如，像是對於腳踏車行車空間的制度性批判、行車歷程的身體舒適感評估。多數研究比較少關注到「身體－腳踏車」這個面向，彷彿身體和腳踏車之間是兩個分離不相關的實體。事實上，腳踏車作為一種交通工具，獨特之處便在於其「人力車」的性質；而空間的開展正是來自於人車之間的緊密互動。怎麼理解人和車的關係以及這層關係所具備的意義？我認為這是一個值得關注發展的研究面向。因此，接下來我試著以 Donna J. Haraway 所提出的「人機複合體：賽伯格 (cyborg)」的概念為基礎，延伸到人車合體的概念上，提出一種理解「騎著腳踏車的身體」的認識論基礎。然後，再進一步地，從美國女性主義理論政治家 Iris Marion Young 的「活歷身體」的概念出發，解釋我們如何看到「人車合體」作為一種新的移動主體的可性，並且透過這樣的身體主體，如何回應來自於制度結構與個人處境上的限制。

一、從賽伯格 (cyborg) 到賽克里司特 (cyclist)

「科技 (technology)」在傳統的認知上，意指將知識和技術實際應用到生產過程之中，而科技力量的展現在當代社會衝擊著過去對於「身體 (body)」的認知，不僅改變過去身體勞動的生產方式，某種程度上，科技早已進入 (inward)、侵犯或重構了我們的身體 (Shilling, 2005, p.173)，身體不再只是過去認知上的有機體而已。在 Donna Haraway (1991)〈賽伯格宣言：二十世紀後期的科學、科技與社會主義女性主義〉(A Cyborg Manifesto: Science, Technology, and Socialist-Feminism in the Late Twentieth Century) 一文中，她指出二十世紀後的科技發展將帶來一種全新的文化形式，也就是賽伯格 (cyborg) 的誕生。

所謂的賽伯格即是一種神經機械有機體 (cybernetic organism)，也就是一種機械與有機體的混合物 (hybrid)，是一種看似虛構的社會真實創造物 (Haraway, 1991, p.147)。Haraway 特別指出賽伯格概念所帶來的政治－想像 (political-fictional) 的可能性，便是建立在對於三種界限的崩解之上，它們分別

是「人與動物的界限」、「有機體與機械的界限」，以及「物體與非物體的界限」。這種界限的破壞，即是一種對於過去某些特定大一統的知識論述的否定與推翻，因為當知識來自於某種特定統一體的概念時，亦即表示有另外部份將被排除在知識體系之外，然而各種賽伯格的誕生，也意味著對於人本主義世界觀的挑釁與質疑，進而創造出更多曖昧、逾越和抵抗的可能性。而 Haraway 之所會提出這樣的概念，必須回到撰文當時的目的，其實是要回應當時社會主義女性主義（Socialist-Feminism）過度強調女性本質，卻忽略女性個別差異性的弊病，她認為賽伯格的混種特質將可以打破了過於強調本質的簡化二分法。Haraway 認為，科技（technology）早已進入我們的生活之中，甚至成爲日常生活的重心，我們早已不是純粹的肉身有機體，科技即是我們，她如此說到：「機械體（machine）就是我們，是我們製成的過程，是我們體現（embodiment）的一部份。我們可以爲這些機械體負責，它們不會支配或威脅我們；我們也將爲這些界限（boundaries）負責，因為我們就是它們」（Haraway, 1991, p. 180）。既然身體不再以原有純粹無瑕的形式存在著，那麼也就表示再也沒有一種簡單化約的分類方式，可以輕易地賦予個體定義。Haraway 便指出，在賽柏格概念下的女性主義中，應該建立在打破國家、性別、種族等界限上的「類同政治」（affinity politics），而不是立足在追求「自然」、「本質」的「認同政治」（identity politics）上。換言之，即時我們不再需要從某個特定大一統的本質定義中獲得認同，追求我們的歸屬；相反地，我們隨著個人不同的處境進行同類的結盟，並藉由身體界限的再重組，重新賦予新的定義，並從中突破或反轉過去一些既存的權力關係（Henwood, Hughes, Kennedy, Miller & Wyatt, 2001, pp. 16-17）。

Haraway 以賽柏格的概念，重新爲女性主義帶來新的詮釋可能，而這樣譬喻（metaphor）的概念同時也被用到檢視當代社會重要的科技（technology）議題，重新思考生活除了人之外，存在著新的主體位置的可能。而我認為這樣隱喻式的概念正可作爲本研究在認識論上的基礎，重新提供一種理解騎腳踏車的分析視角。

也就是當腳踏車作為一種科技物，在最初的設定裡，它可能只是一種交通工具的性質，提供人們在物理距離上的改變。但是賽柏格的概念告訴我們，腳踏車的意義不只是一樣工具，而是可能成為人們身體的一部份，在使用的過程裡重新創造一個新的個體。腳踏車改變了我們原本肉身行走的狀態，它讓我們介於人與車之間，成為一種「賽克里司特」(cyclist)」，而我認為，從這樣人機複合體的流動身體的概念裡，能可以幫助我們看到科技物與人之間互相作用的關係，並且從這樣人機複合體概念下的身體經驗，來檢視我們的空間體制，並且觀看這樣移動身體探索與對應所處的城市空間。

二、 展現行動處境的「活歷身體」(lived body)

在過去笛卡兒式的身心二元論的哲學傳統之下，對於「身體」總是處於一種被動、負面的思考上，甚至是將身體視為「非理智」、「原始生物性」的代表。在過去古典社會學理論裡，身體議題始終是一個較被忽略的面向，對身體的探討也多半連結到生物結構、體質上的研究。甚是在哲學、人類學的定義中，身體甚至被視為「人類可變性當中的不變狀態」(unchanging conditions of human changeableness) (Williams & Bendelow, 1998, p. 9)。換言之，對於身體的理解與重視，其實是放在身體本身所擁用的生物性本質之上，甚少將身體與社會連結在一起。

但 20 世紀當代社會學理論也開始轉向，在近一二十年的時間裡，社會學理論的研究取向，開始從過去對於「測量」(measurement) 的重視，轉向對於「意義」(meaning) 的追求，Bryan Turner 在 1984 年的所出版的《身體與社會》(The Body and Society) 一書，更讓社會學界開始轉向對「身體」的學術關注。身體不再只是可被丈量的純粹物體，它同時也是受到社會與文化銘刻的紀錄。至此，理論研究開始關注身體與社會之間的議題，並開始強調社會對於建構身體所具有的影響力。只是，在社會建構論的論述之下，經常將身體顯得仍就是沒有行動力

的客體，我們的一舉一動似乎都只是社會結構宰制下的反應，始終無法真正體會到那個我們每天都在經歷的、感受的身體，彷彿每次活歷鮮明的感受與經驗，都只是變成社會結構某部份的縮影而已。

不過，美國女性主義政治哲學家 Iris Marion Young (2006) 便以「活歷身體 (lived body)」的概念，試圖將身體從抽象的概念層次拉回真實的生命場景中，也就是讓每個身體經驗告訴我們身體與社會的關係。她在《像女孩那樣丟球：論女性身體經驗》的論文集裡，特別從日常生活的女性身體經驗出發，探討當代社會體現在女性身上的性別處境。Young 以存在現象學為理論基礎，延續 Toril Moi 針對性別主體化的討論，強調要從「活歷身體」的概念出發，避免過去性/別區分，或是後來解構物質/觀念二元論的理論化過程中，對於主體性與性 (sexuality) 的理想變得越來越抽象，讓人更難理解與描述個人經驗與理論的關係。因此，她建議回到存在現象學的架構裡，以「活歷身體」的理論取徑，來揭示女性在真實生活經驗的處境。「活生生的身體 (lives body) 是一個統合觀念，旨在特定社會文化脈絡中行動、經驗的肉體；它是一種處境中的身體 (body-in-situation)。」 (Young, 2006, p. 23)。

在此取徑之上，生理上的性差異二分早已不是重點，而是承認每個人身體都有其不一樣的肉體事實性，即便是女人的身體也有可能在某些方面具有男人的肉體特徵，這一切端看個人經驗慾望和感覺的不同。活歷身體的概念更是拒絕了自然與文化上的區分，因為正是這種自然/文化上的區分方式，製造了性/別區分的問題。Young 強調，活歷身體是永遠適應所處社會的文化，也就是，個人並非只是社會文化結構下的被壓迫者；相反地，在個人所處的文化系統裡，透過肉身真實的存在，從中經驗了自己，也經驗了別人對自己身體的反應，並且有所回應。身體的概念也將「從「空間中的身體」(body in space) 的客體處境關係，擴展到「身體作為空間」(body as space) 的主體情境關係」(吳鄭重，2009，頁 78)。「活歷身體」的概念雖然是在回應性別理論化過程的論辯，但這個概念同時提醒著我

們，把「身體」放置在日常生活脈絡的重要性。因為每個人的身體都有其生活與生存上的處境，這些處境即是由事實性（facticity）與自由（freedom）所構築而成（Young, 2006, p. 23），透過對於活歷身體的理解，我們才能在揭示結構所帶來的限制之外，同時也突顯了個人身處其中的能動性。

因此，我想將這個概念延伸到「人車複合體」作為一種空間主體的探討上，也就是把關注的焦點放在移動主體在其行動選擇上的處境，藉以從不同個人的處境經驗裡反映出社會結構所帶來更為深層的掌控。就如同 Young 所提到的，處境是事實和自由的共同產物，人們需要面對身體和既定環境的現實狀況（身體的處境）；但在同時，人也是一個行動者，建構自己與現實之間的特殊關係（情境化的身體）。因此，即便在機動車的城市行動系統中，腳踏車的移動看似弱勢、緩慢，早已不符合追求速度的社會標準，但對於腳踏車代步者來說，透過腳踏車這種簡單的移動方式，卻能帶來現況（空間環境、身體不便）困境的改善。所以，「活歷身體」的概念除了能幫助我們檢視結構限制所帶來的事實性之外，更重要的是，能夠有助於我們理解「人車複合體」是作為一種有「身體」的主體，從這樣主體的經驗裡，體現來自身體與人類能動性之間的關係。

第三節 研究發問：賽克里司特（cyclists）的身心處境與主體能動性

從經驗研究的回顧裡，我們看到腳踏車因為用途的多樣性，而衍生出不同研究面向的學術討論，有人關注於單車熱潮，也有的強調於休閒遊憩中的騎乘經驗。不同取徑的研究提供我們能從多方面來理解腳踏車這種移動型態，而本研究也嘗試以這些經驗研究作為基礎，進一步將關注的焦點，帶到較少為人所關注的「日常生活」面向，藉以理解腳踏車對於個人生活移動（movement）與行動（action）上所帶來的意義。在此，我提出以「身體—腳踏車—空間」（Body-Bicycle-Space）三者彼此之間的關係作為探討賽克里司特的身心處境與能動性的研究架構。在此，本研究將主要分成三個部份進行探討，除了探究腳踏車在日常移動所具備的工具

性 (functional) 價值之外，同時也能探究機械 (腳踏車) 與身體之間作用之後所產生的行動力。

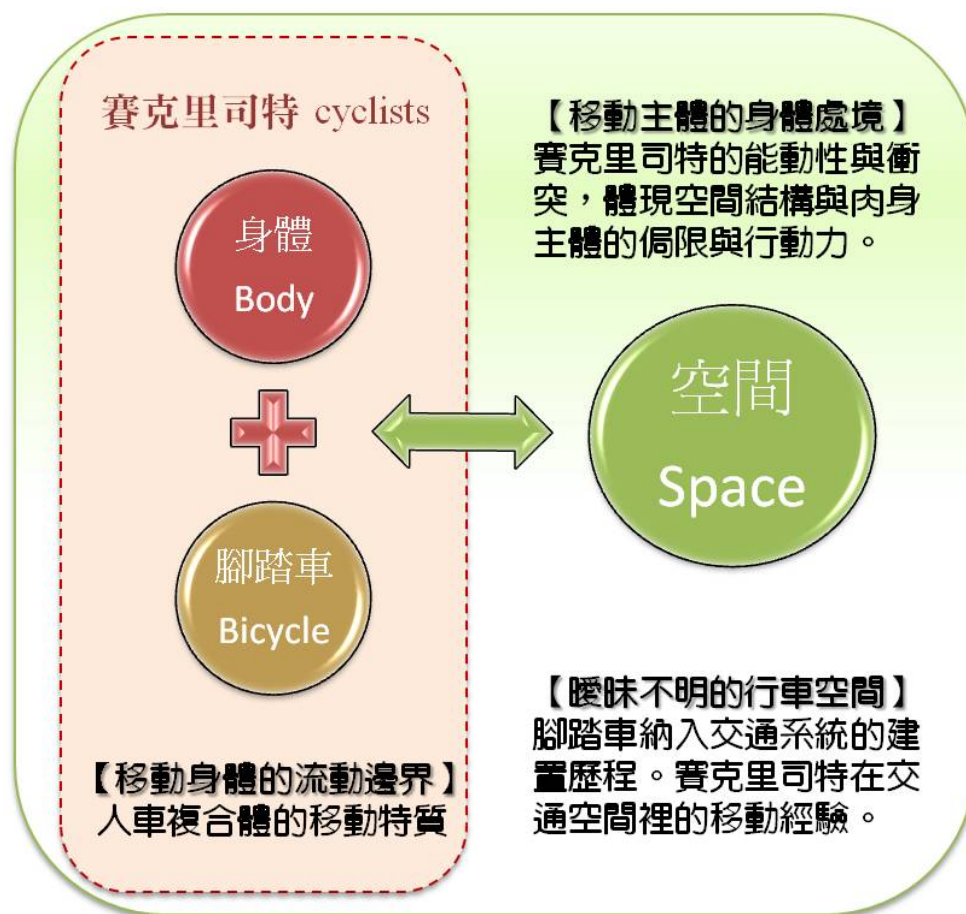


圖 1 「身體－腳踏車－空間」(Body- Bicycle- Space) 分析架構

一、「身體－腳踏車」：移動經驗裡的身體邊界

首先我想回到腳踏車實際移動經驗中，試著探討腳踏車使用者在其移動歷程裡，如何理解自己和腳踏車所構築的身體經驗。特別是腳踏車有別於其他機動式交通方式的行進節奏和型態，這種流動感受將如何引導人們去界定自己在空間移動上的身份定位，是「慢車」、或「快人」，抑或是一種介於人與車之間的身體狀態。而本研究欲討論的，即是這樣的人機複合體，在此我將其稱為賽克里司特 (cyclist)，我希望能從腳踏車的移動經驗出發，探討賽克里司特的移動特質，並且探討賽克里司如何體現空間裡的處境，是否能如同賽伯格 (cyborg) 一樣，

作為一種具有跨界意義的身體－主體，可以他對應制度結構所因應而生的生存之道。

二、「腳踏車－空間」：曖昧不明的行車空間

首先，我試圖先想從交通制度層面來探討腳踏車在城市道路空間裡的處境位置。就如同前面章節提到的，腳踏車開始受到重視主要是來自於休閒運動風潮的影響，因而有了從「休閒化」到「生活化」的政策推動。許多地方政府也積極地將腳踏車開始納入道路空間系統之中，並推廣腳踏車的路權觀念建立。然而，由於交通空間一直以來都是以快速行進的汽機車作為其運作邏輯的基礎，所以很容易忽略腳踏車作為一種人力車的特殊性質，對於行車空間的感受往往來自於身體直接的感知反應。許多適合汽機車行進的道路型態或路權概念，對腳踏車族來說，卻並不一定相對合適的行車空間。因此，在這一部份，我希望從「身體」概念出發，以賽克里司特的角度來檢視現行腳踏車道或路權制度層面的問題，也就是如何界定腳踏車獨有的移動經驗，如何讓腳踏車族界定自己在城市交通空間的存有；同時，也試著探討被視為緩慢、費力的賽克里司特們，如何運用人車介面的結合與分離，在講求效率、速度的城市空間找到其生存移動之道。

三、「身體－空間」：移動主體的身體處境

除了第一部針對交通空間制度的結構限制之外，另一部份，我則是想要拉回回到身體的部分，來檢視透過賽克里司特這樣身體與科技物的結合，體現不同賽克里司特在生活上的處境，以及移動方式所帶來的意義。因為我們若是單從腳踏車所帶來的工具性來看，腳踏車作為一種科技物，的確幫助原有身體擴大了他的空間距離。科技有其，但身體也並非是純然地被銘刻而無能為力。Haraway(2010)在〈處境知識〉(situational knowledge)一文裡曾提到：

身體作為知識客體乃是物質－記號的生成節點 (material-semiotic

generative nodes)。他們的邊界 (boundaries) 在社會互動中成形。邊界的劃成乃是透繪圖的實踐，「客體」在此之前並不存在。客體是邊界計畫 (Objects are boundary projects)。但邊界是從內開始轉變；邊界非常棘手。邊界暫時壓制的仍在生成，不對生產意義與身體。定位 (看見) 邊界是很冒險的實踐。(頁 322)

Haraway 強調由身體生產所生產的普遍性知識，也因此，當我試著以賽伯格的概念來理解腳踏車與身體結合後的移動行為時時，我認為仍然需要重視身體原初具有的肉身性，試著從不同賽克里司特所體現的身體實踐裡，展現各種身體處境與科技物之間的結合與斷裂。如此也才較能避免陷入科技決定論的論調中，而比較客觀地理解人機複合體所具有的混種意涵。



第三章 研究設計

在上一章節裡，我提出了針對日常生活移動裡的腳踏車議題所制訂的「身體－腳踏車－空間」(Body-Bicycle-Space) 分析架構，此架構主要分成兩大部分，分別從腳踏車與個人兩者原生的結構限制出發，探討個人與腳踏車結合後的「賽克里司特」(cyclist) 所帶來的可能性。因此，在本章節當中，我也將以兩種結構現象為基礎，試著提出一套可操作的研究方法 (operable research methods)，一方面檢視固有結構裡的處境現實，另一方面，也從賽克里司特的主體經驗中，揭示流動身體的能動性實踐。

同時，正由於本研究的核心基礎在於移動時候的身體經驗，所以在研究方法考量的上，將會和過去以量化研究作基礎的交通運輸研究有所區別。Freudental-Pedersen 等人也曾指出過去運輸研究沒有質化研究的傳統，或是從社會學取向的分析取徑，關於移動的研究 (mobile research) 雖然是在展現行動力 (mobility) 與現代性 (modernity) 之間的關係，但卻幾乎看不到主體本身活生生經驗的呈現 (the absence of lived experiences) (Freudental-Pedersen, Hartmann-Petersen & Nielsen, 2010, p. 25)，生活中的細節在一般的運輸研究裡，總是銷聲匿跡，最後總以數字的方式呈現一個看似整體的面貌，經常忽略經驗本身的意義與價值。所以他們建議在針對日常移動進行探討時，可以從質性研究方法下手，但質性研究的取向，修補過去研究上的缺漏，呈現移動時的動態生命歷程。因此，在研究方法的設計上，我將會以質性研究作為方法論上的基礎，從受訪者的經驗出發，理解腳踏車行車經驗裡的「人、車與空間」之間的關係。

第一節 研究範圍的確立與研究對象的挑選

一、廣泛的先期研究

由於本研究的問題意識是以「日常生活中的腳踏車代步者」作為分析對象，但此界定的範圍仍顯廣泛，即使是日常生活裡的腳踏車代步者，也會因為所處空

間環境脈絡的不同，而產生不同差異的身體經驗。因此，針對我第一部份「行車空間的身體經驗」的探討，我將先確立研究田野的範圍，再進一步針對其中的腳踏車使用者進行深入的理解與分析。由於，我自己本身也是一個高度依賴腳踏車代步的使用者，而在我的生活經驗裡，使用腳踏車主要的活動範圍以台北市為主，超過台北市以外的交通經驗主要仍以機動車輛為優先；同時，台北市政府在單車尚未形成熱潮之前，早以針對腳踏車移動空間制訂初步的規劃設計；在單車熱潮之後，更開始積極推廣城市單車生活化，從早期「台北無車日⁸」活動到後續在市區平面道路劃設「單車專用道」等，確實有許多針對腳踏車所提出的政策方案，並將之落實在城市公共設施的建置上。因此，本研究將選擇以台北市區作為主要的研究範圍，分析政策結構制訂下的空間規劃與實際使用者的體驗歷程。

除了研究範圍的確立之外，在研究對象的選取上，我除了考量受訪者使用車的頻率，也就是他們使用腳踏車的比率必須高於其他交通工具；另一方面，受訪者使用腳踏車的時間也將納入考量，即是，受訪者持續且穩定地使用腳踏車作為代步工具。換言之，受訪者是「在台北市的日常生活移動裡，使用腳踏車的比率高於其他交通工具，同時有在持續使用的人。」然而，仍須注意的是，在這個研究群體中本身仍含有使用目的上差異性，有人拿來作為通勤工具，主要使用時間為上下班時刻，也有些人則是將腳踏車作為主要代步的交通工具。所以，為了釐清使用目的是否會對研究資料造成影響，並且期望能確定研究對象的抽樣選擇，我先嘗試從身邊的朋友⁹出發，針對以腳踏車作為主要交通工具的朋友進行幾次初步的訪談；同時也透過滾雪球¹⁰和網路社群¹¹的方式，前後共獲得 12 名受訪者。

⁸ 台北市無車日的活動肇始於 2002 年，之後每年持續舉辦。無車日雖然並不是特別針對腳踏車所舉辦的活動，而是鼓勵民眾使用汽車以外的步行、腳踏車和大眾運輸工具等方式進行移動。但是，政治人物在當天也多半會以腳踏車代步的形象，鼓勵民眾使用無碳的腳踏車作為個人交通工具，並且會開放特定道路（例如：仁愛路）等路段，禁行機動車輛，並專門提供腳踏車騎乘使用。

⁹ 從認識的朋友當中，共有 6 名受訪者。

¹⁰ 透過朋友或受訪者的引介方式，共有 5 名受訪者。

¹¹ 主要是在台大電子佈告系統（BBS）PTT（批踢踢實業坊）的「bicycle」版上，徵求平日主要以腳踏車當作交通工具的受訪者，在此總共獲得 2 位受訪者。

表格 1 初次受訪者資料列表

編號	暱稱	年紀	性別	開始利用腳踏車通勤、代步的時間	使用型態		訪談時間
					代步性質 (有無其他個人交通工具)	是否從事腳踏車休閒運動	
1.	白小姐	25	F	13 年左右	上課通勤、代步 (無)		2009/12/07
2.	方小姐	22	F	4 年多	上課通勤、代步 (無)		2010/02/05
3.	范先生	30	M	2 年左右	上課通勤、代步 (汽車)		2010/02/07
4.	馮小姐	25	F	7 年	上班通勤、代步 (機車、汽車)		2010/02/09
5.	樊小姐	25	F	8 年多	上班通勤 (機車)		2010/02/10
6.	傅先生	29	M	18 年左右	上班通勤 (機車、汽車)	有	2010/02/10
7.	費先生	27	M	10 年	上班通勤、代步 (無)		2010/02/26
8.	丁先生	37	M	18 年	上班通勤、代步 (無)		2010/03/01
9.	杜小姐	43	F	2 年半	上班通勤、代步 (無)	有	2010/03/01
10.	董先生	42	M	3 年多	上班通勤、代步 (無)	有	2010/03/01
11.	戴小姐	26	F	5 年左右	上課通勤、代步 (機車)		2010/03/24
12.	鄧先生	27	M	1 年半	上班通勤 (機車、汽車)	有	2010/04/03

註：

- 2009 年 12 月的受訪者，匿名姓氏以注音符號ㄅ開頭
- 2010 年 2 月間的受訪者，匿名姓氏以注音符號ㄨ開頭
- 2010 年 3 月到 2010 年 4 月間的受訪者，匿名姓氏以注音符號ㄨ開頭

針對這 12 名的受訪者，一開始我會先以台北市政府所發行的「台北市自行

車道地圖」作為基礎，請受訪者在地圖上提供他們平日大約的行車路線，這步驟主要是為了建立我對受訪者行車空間經驗的認知，才能對於受訪者所描述的行車情況有較為正確的理解。之後，我再透過從幾個比較為人所熟悉的腳踏車議題(附錄一)下手，讓受訪者能比較輕鬆地分享騎車經驗的各種面向。。

從這 12 位受訪者初步的訪談內容裡，我發現雖然原先已經擬定以「在台北市的日常生活移動裡，使用腳踏車的比率高於其他交通工具，同時有在持續使用的人。」作為受訪者抽樣的標準。但事實上，這樣群體中仍呈現出很大的差異性，而差異性正是表現在受訪者將腳踏車作為何種用途的交通工具：是拿來作為上下班、上下學通勤之用？亦或是到哪裡都經常需要依賴腳踏車作為代步工具？其中，若以通勤為主，而比較少代步經驗的受訪者，對於其行車歷程的描述往往強調速度的追求，也就是盡可能在最短時間內到達目的地為優先，並且在道路選擇的侷限性也較高，為求速度多半會考量上以台北市河濱公園的自行車專用道為優先，而較少市區內的行車經驗。而這點與本研究原欲以台北市區自行車道作為田野範圍，探討腳踏車作為個人代步方式的意義有所比較明顯的差距。

因此，經過這 12 個先期研究的訪談經驗以後，我認為本研究所需要的研究對象應該以「把腳踏車當作主要代步方式，且在市區活動範圍較為廣泛，並非侷限單一路線」的受訪者為主。並且將之前訪談粗略性的議題面向，逐步發展成為比較詳細訪談大綱(附錄二)，目前附錄二看到的訪談大綱都是在每次訪談之後，不斷修改增補的版本。但先期研究不代表只是一種測試性質，其實與這 12 位的先期研究受訪者，有許多具有啟發性的訪談內容，也納入本研究發現裡的分析素材。

二、特殊身體處境的受訪者

腳踏車比起其他交通工具來說，具有很明顯的身體與機械互動的「人機特質」。而在我自己的個人經驗裡，腳踏車對於走路不方面的我來說，不只是具有移動功

能上的工具性目的，更有許多心理層面的助益，讓我行進間可以忘記我身上原有的疼痛與不悅。身體裡這種體現（embodiment）的歷程往往是透過「非常態」的身體經驗，才能更明確地展現出來。因此，我設想希望能找到如同像我這樣，具有身體行動困境，但卻使用腳踏車的人，突顯出腳踏車作為看似不被重視的交通工具，卻能夠體現來自身體行動的限制與可能性。所以我沿用 Dyck 和 Moss(1996) 將在探討慢性疾病裡的身心體現的文章裡的概念，他們指出對於從一些患有「隱形的」(invisible) 或「不明顯的」(unobvious) 身心障礙，例如像是患有慢性疲勞、慢性關節炎等的人身上，往往更能看到他們如何運用各種身體上的策略，來抵抗已被定義或壓迫的「病體」。他們提到所謂隱性 (invisible) 的身心障礙，指得即是如身心疲勞等慢性病症。但由於這些疾病症狀並不外顯於身體表象上，所以我目前將此定義擴展為中老年以上的腳踏車使用者。因為對於中老年來說，身體即便沒有嚴重的病痛，但身體機能隨著年齡必然有所改變與退化。我希望藉此能找到一些具有特殊身體處境的受訪者，藉此反映出腳踏車之於他們生活特別的意義。

在找尋受訪者的過程裡，原本我希望以一種街頭閒晃的方式找尋受訪者，但由於腳踏車使用者多半是處於一種動態移動的狀態，其實很難在路上把腳踏車攔下來進行隨機抽樣的訪談與詢問。我於是設想在從傳統市場周邊的逛選人潮來挑選受訪對象，但其實逛選人潮多半還要回去處理家務，又或者受訪者對於路邊受訪總會有被推銷商品或是詐騙的擔憂，因此我必須承認透過騎著腳踏車在街頭逡巡的方式來尋找受訪者的過程，並沒有想像來的順利。事實上，之後找到的三名受訪者仍主要是經由親友關係的牽線所獲得。而在三名受訪者當中，有一位是目前正處於懷孕六個月的狀態，另外則是一對母女，母親已經八十幾歲，一直以來都以腳踏車作為買菜代步的生活交通工具，而女兒五十歲出頭，年輕時候多半以機車或汽車作為主要代步工具，腳踏車只是少數零星的代步方式，但隨著小孩長大離家，當她比較不需要肩負接送小孩的工作時，才開始增加對於腳踏車的使用

量。

表格 2 第二次受訪者資料列表

編號	暱稱	年紀	性別	開始利用腳踏車通勤、代步的時間	使用型態		訪談時間
					代步性質 (有無其他個人交通工具)	是否從事腳踏車休閒運動	
1.	田小姐	36	F	從小學開始,大學開始普遍使用到現在	上課通勤、代步 (無)		2010/12/08
2.	唐阿嬤	75	F	從年輕至今	代步(無)		2010/12/13 (與女兒一起受訪)
3.	唐阿嬤的女兒	54	F		代步 (汽車)		2010/12/13 (與唐阿嬤一起受訪)
註： 1. 2010年11、12月的受訪者，匿名姓氏以注音符號ㄉ開頭							

第二節 腳踏車體制化歷程的資料來源

腳踏車族在談及個人的騎乘經驗時，除了部份與個人獨特的身體感受有之外，另外有很大一部份是對於整個自行車制度上的回應。所以我們必須進行制度面的耙梳，才能理解結構與個人行動之間的磨合與落差。關於腳踏車納入台北市交通體制的歷程，可從兩方面著手，一部份是腳踏車路權，也就是行車規範的制訂；另一方面則是從實質道路空間的建置開始，將腳踏車納入整個交通系統的過程。由於腳踏車的路權概念向來模糊不清，因此台北市政府在推動腳踏車生活化的過程裡，欲擬定行車規範藉以明確腳踏車的路權定位。在制訂評估的過程裡，民間推動腳踏車生活化的組織，如「綠黨¹²」或是「千里步道¹³」都曾針對這些規範

¹² 「綠黨」當中的「單車支黨部」網址：<http://www.greenparty.org.tw/index.php/division/bicycle>。

或腳踏車相關議題，舉行公聽會或是利用網頁作為討論平台。而從一些小議題，像是騎腳踏車是否需要配戴安全帽的討論，就可以看到民眾對於腳踏車作為「慢車」或「速人」概念上的辯論。透過這些議題探討，能夠幫助我釐清不同立場對於腳踏車在「人」或「車」定義上的標準。

而在實質空間建置的過程中，目前台北市市區自行車道的設置工程主要隸屬於台北市交通管制工程處（以下簡稱「交工處」）的業務範疇之下，由於郝龍斌市長任職期間積極推展自行車生活化，因此交工處網站提供許多關於市區自行車道設置歷程與規劃發展的相關資料。同時，為了進一步推廣民眾對於市區腳踏車路權概念的認識，交工處也利用網路部落格（blog），成立「自行車道工作坊¹⁴」作為宣導教育的互動平台，並且提供相當詳細的施工進度與民眾使用回饋的資訊，而本研究也將以這兩項官方資訊作為取得市區自行車道建置歷程的主要資料來源。



¹³ 「千里步道」針對單車生活化所舉辦的公聽會記錄資料，網址：
<http://www.peopo.org/tmitrail>。

¹⁴ 「自行車道工作坊」網址：<http://www.wretch.cc/blog/bikelaneteam>。

第四章 賽克里司特的移動空間與流動歷程

城市運具的發展代表的不僅是人們移動方式的轉變，它同時也與城市規模的變遷息息相關，甚至是人們對於特定生活態度的追求。都市規劃經常成為推動這些運具發展的主要關鍵因素。我們可以說，交通運具的發展和都市規劃之間相互影響與作用，進而時常改變了一個城市的地景容貌。腳踏車在台北市的發展，其實也正展現了這種移動科技物對於城市地景的影響，它所涉及的包含與城市其他運具的競合，以及人們對於都市現代化的想像。因此在這一章節裡面，我將回顧台北市腳踏車政策的發展與其空間（自行車道）的生產歷程，藉此探討體制如何看待腳踏車這種人力車的方式並試圖將之體制化。之後，我會從身體經驗的角度來探討宛如人機複合體的賽克里司特們（cyclists）作為城市裡一種移動型態時，他們的行動歷程，以及和城市空間互動的主體經驗。並且探討腳踏車所具備人力帶動的節奏特性，如何回應高度機械化底下的城市流動，並從中展現作為行動主體的力量。

第一節 腳踏車移動空間的生產

一、從「落伍」到「現代化」

根據《台北市發展史》的記載，腳踏車是在 1903 年從日本輸入台灣。1905 年的台灣日日新報，一篇針對當時台灣神社慶典活動的觀察評論裡，便提到當時台北市區狹窄的情形，讓人車難以通行，其中的「車」所指便是腳踏車（自轉車）：

此台北城之創建。原不甚古。市區雖概非狹隘。然當日祭典之混雜。其情景為如何乎。神輿、花車。其得自由行過乎。逍遙觀覽之人。其得自由行步乎。彼人力車與自轉車。其得通過者有幾輛乎。世人果能無感於市區之狹窄乎。（漢文台灣日日新報，1905/11/02）

陳柔縉在回溯台灣汽車發展的文章，也曾提到西元 1914 年，曾有日本人開始經營往返台北和北投之間的營業汽車生意¹⁵，但卻因為「那年頭是腳踏車和人力車盛行的時代」，營業車自然沒有生意，因此關門大吉(陳柔縉,2005,頁 181)。顯見腳踏車在日治時期已成為一種生活中移動的型態。1905 年在《漢文台灣日日新報》裡，一篇關於台北附近道路的報導裡，也顯示隨著台北周邊道路的修建，人們能夠利用腳踏車延伸活動的範圍，到達台北城周邊郊區。

...前記諸道路。大抵可通手車或自轉車。今自台北驅自轉車出行。視察田舍村落狀況。遊於風光明媚之境。半日可歸台北。所記村道。自大稻埕搭渡船過淡水河。至新庄。有可通手車之好道路。自新庄至山脚庄。亦可通行手車。此間為自轉車好道路。(漢文台灣日日新報論議，1905/11/02)

不過，一開始腳踏車多為日本零件進組裝，價格居高不下，僅是少數富有人家才能擁有的代步工具。腳踏車真正要成為家家戶戶普遍的交通工具，則是到了國民政府來台之後。根據楊子葆(1989,頁 20-21)以及王志弘(1992,頁 111-123)分析戰後五十年台北市都市交通政策變遷的研究，他們從運具變遷、交通政策，以及都市經濟發展作為指標，將台北市交通政策變遷分為五個主要階段，分別是「人力車、自行車時期與復舊政策(1945-1949)」、「自行車、三輪車時期與防空疏散、強化基本建設政策(1951-1959)」、「摩托化(motorization)時期與強化都市基本建設(1960-1966)」、「汽機車時期與均衡發展政策(1967-1979)」，以及「交通危機與提高生活品質、改善都市形象政策(1980-1995)」。

從其分類階段裡，我們看到國民政府來台之後，由於戰爭與政權移轉所帶來的社會經濟動盪，在運輸建設上並無特別建樹，當時交通工具仍延續日治時期盛行的人力車與腳踏車。但是，腳踏車真正成為運輸工具的高峰時期，則是到了五

¹⁵ 1914 年，台北知名劇院「朝日座」的專務高松豐次郎，從日本進口五部汽車，開始做起租車生意，固定載客往返台北和北投之間。

零年代之後。三輪車取代人力車成爲市區內主要的營業運輸工具，而腳踏車則是成爲最主要的私人運輸工具，汽車和機車也開始緩慢的成長。腳踏車的普及化，則是歸因於當時對於台灣本土腳踏車產業的培植，雖然品質與進口腳踏車仍有落差，但確實壓低了價格，使得腳踏車作爲最普遍的日常代步的工具。根據《台北市發展史》的記載，台北市腳踏車的登記數量在 1962 年達到高峰，總計有 219,927 輛，當時汽、機車數量分別爲 12,370 輛及 9,145 輛（陳三井，1981，頁 831），足以見得腳踏車已成爲當時主要的私人運具形式。但六零年代以後，隨著台灣經濟開始高度成長，國民所得也逐漸提高。城鄉移民開始宜入北高兩市，都市規模開始過大。在 1960 年已有八十一萬人口的台北市，實施「台北市交通五年計畫」與「台北市郊公路改善計畫」，以興建聯外橋樑和道路爲主。同時也因爲政府開始發展本土汽車產業的發展爲鼓勵使用國產汽車，開始逐步地取消人力三輪車，客貨運輸工具的摩托化正式展開，消費能力增加以及道路日益完善，也促使自用汽機車持續的成長。機器腳踏車（機車）的發展勢必壓縮到腳踏車的使用率，在五零年代後期，人們便已開始注意到這種比腳踏車更爲快速方便的交通工具，當時的報紙評論便寫到

看樣子，今後單人騎駛的交通工具，將出現機器腳踏車的時代，普通的腳踏車將相對地踏入較落後之境地。機器腳踏車有人認爲其銷耗汽油，所以仍被視爲奢侈品，但它在實際需要情形下，果能以空間爭取時間，以節省人力，不是正合工業化，現代化的時代要求？（黃耀麟，聯合報，1956/07/07）

機車快速的形象，正好因應當時台灣開始工業化的社會氛圍，擴張的都市規模也拉長人們的日常路徑與生活範圍。相形之下，腳踏車在種種條件之下，已經「不堪使用」，緩慢的速度也成爲快速發展的現代化社會裡不相稱的景象。在台北市當時的都市交通政策裡，甚至認爲人力行駛的工具是落伍的象徵，是影響「整齊市容」的阻礙，一度研究淘汰腳踏車的實施辦法，計畫針對腳踏車提出市區禁

行的規定，透過民營公車的開放取代腳踏車短程通勤的功能，藉此統一市區內部的交通工具，減少因快、慢車混雜所造成的交通紊亂現（趙慕嵩，1969/08/19）。總結來說，七零年代以後，回應經濟發展與城市規模擴張所產生的運具摩托化，的確迅速地取代了人力車，成為城市裡移動的主要景象。但快速成長的機動車輛，卻也同時衍生成為另一個難解的都市問題。混亂擁擠的路上交通景象，讓人不得不開始往「上」（興建高架快速道路）；往「下」（地下化的大眾捷運系統）找尋解決辦法，無不都是期盼改善已經動彈不得的路上交通。

回顧九零年代以前的台北市交通發展，腳踏車所扮演的角色，從過去的移動主流工具，進而被快速便捷的機動車輛所取代，似乎是在發展過程中必經的歷程。不過，腳踏車的沒落，除了因為物理性質（速度）上的落後，同時也從道德層次，被賦予一種落後、髒亂的形象。使得腳踏車在不管是「內在」（速度慢）到「外在」（破舊）都成為阻礙當時台北城市現代化與提昇國際形象的檢討對象。腳踏車也因為在 1972 年取消使用牌照稅¹⁶之後，無法再從交通統計資料中進一步觀察其數量上的變化，市政府的交通施政重心也開始轉向汽、機車驟增後所衍生的交通危機，發展大眾捷運系統成為此時重要的課題。腳踏車也幾乎消失在交通政策方案中。不過，也正因為捷運的興建，讓台北交通進入前所未有混亂之中，不只交通阻塞，空氣污染更日益嚴重。在此危機之下，原先被揚棄的腳踏車，卻因為不耗油、不產生廢氣的性質，又再度為人們所注意，甚至建議使用腳踏車以解決當前的交通窘境。

當時，主要推動者為台北市議員馮定亞，她提出「騎過交通黑暗期」，提議使用腳踏車作為交通黑暗期的代步工具，並建請市府仿效國外在市區設置「自行車專用道」。然而，無論是闢建專屬於自行車的道路空間，或是發展與行人共用

¹⁶ 1972 年 7 月 20 日，台北市議會二讀通過「台北市使用牌照稅徵收細則」，其中並於第三條規定：「本市非機動車輛、船舶及獸等，免徵使用牌照稅。」腳踏車、板車等人力車輛至此免收牌照稅，其主要原因為腳踏車使用人口甚多，每年繳稅時，稅捐單位外大排長龍，但所徵收的稅收甚至不抵稅捐處所付出的工作成本，因此最後決議免徵使用牌照稅。

的人車共用道路，在道路使用已經接近飽和的情境，實在是難以推行的理想。一般普遍對於此構想本身給予肯定，但對執行層面仍抱持保留的態度。

黃大洲、工務局長潘禮門及市議員邱錦添等雖讚揚自行車優點，但同時表示，「理念」上支持，然仍須「具體」規劃、審慎研究。(胡寶璉, 1990/07/08)

在這些惡劣條件下，市府勉強能開闢三條短短的自行車專用道，但憑情而論，這三條寬僅 1.5 米的車道恐怕最終注定是休閒大於實用。(聯合晚報社論, 1990/07/09)

即便大家對於這項政策的執行抱持質疑，但市府方面仍在 1991 年象徵性地在敦化北路（民權東路到南京東路）兩側快慢分隔島設置，寬為一米的自行車專用道（張勝雄，2008，頁 67-68）。但由於專用道設置在中央分隔島，對絕大多數人來說其實相當不便，因此使用率很低。但這條象徵意義重於實際使用的自行車道，的確也讓原本已被淘汰的腳踏車，重新受到關注，此後台北市又開始對於腳踏車提出相關的政策方案。

然而，由於先前市區發展自行車專用道的失利，原本期望做為解決市區交通問題的腳踏車，在政策上開始走向「休閒、遊憩」的性質發展。1997 年，台北市開始規劃淡水河—新店溪專用道的規劃，成為台灣第一條以遊憩功能為主的自行車專用道（張勝雄，2008，頁 67）。到了 2002 年，台北市政府正式針對腳踏車提出詳盡的「台北市腳踏車政策 132」，其中提到關於腳踏車的騎乘準則，便表明由於考量市區腳踏車道短期普及不易，且河濱腳踏車道路網進展快速，因此定位腳踏車使用功能為「休閒遊憩功能為主，捷運短程接駁為輔」的政策主軸（胡伯賢，2008，頁 56）。

2007 年，台灣掀起一股單車熱潮，單車熱連帶掀起了一股自行車瘋狂消費現象，自行車的 average 售價也創下數十年來的新高（李佩璇，2009，頁 145）。動輒上萬的價格，使得腳踏車作為「休閒運動」之用的形象更為確立，但的確也是因

為這股風潮，讓台北市政府開始更積極思考地展市區自行車道空間。而 2008 年，上半年度開始狂飆的國際油價¹⁷，讓個人不得不重新思考日常運具的選擇；加上國際環保意識抬頭，不斷提倡「節能減碳」的概念，期盼民眾落實在生活之中。種種的因素，促使人們又開始重新思考腳踏車作為日常代步工具的可能性，或者應該說是，將腳踏車作為代步工具的可能性正式拉到檯面上來討論。至此，台北市政府開始積極地將腳踏車拉進到城市交通運輸的一環，其中最明確的，便是自行車道的大量建置。

二、 納入體制：自行車道的建置

一種交通運具的發展往往會連帶影響一個城市運輸空間的規劃，通常最具體展現在到道路設計規劃上。腳踏車的風潮雖然看似在近兩三年才為人所重視，但實際上，從上述腳踏車的回顧中，我們看到早在 1991 年，台北市政府早已將敦化北路、民權東路至南京東路兩側，快慢分隔島各一米試辦為自行車專用道。只是當時的自行車基本上是建置在道路中央的安全島，嚴格說起來，只是將原先園藝造景的安全島重新鋪面而已。真正要說到台北市腳踏車對整個城市地景產生改變，是在「台北市腳踏車政策 132」推出之後。台北市開始在河濱公園除外的市區空間裡，建置自行車道空間。

以下我將以市區內的自行車專用道作為分析對象，但有別於過去的研究主要針對自行車道的設置提出細部設計準則(呂佳玲, 2007; 詹詩姿、蘇瑛敏, 2008)，我將從車道路線的規劃作為分析重點，試圖理解腳踏車道的建置過程，藉以從制度結構面開始分析原本處於無政府狀態的腳踏車，如何在車道的劃設之下，重新納入台北市的運輸系統的邏輯之中。

¹⁷ 2008 年，國際油價總體上呈現出暴漲暴跌、急劇波動的走勢。年初以來，國際油價出現急劇暴漲，至 7 月 11 日紐約市場西德克薩斯原油期貨價格 (WTI) 盤中飆升至每桶 147.27 美元的歷史最高價位，較去年底大漲超過 50%

從上一節的回顧裡，可以發現台北市自行車道的空間分佈因應單車從生活代步轉向休閒化，之後再度轉回生活化的過程，而有「市區－河濱－市區」的空間發展趨勢。但由於本研究探討的核心主要是日常生活裡的單車移動，因此本節分析的範圍，暫不包含河濱自行車道的設置，而是將市區車道的發展作為主要分析焦點，大致可以分為三個階段：

（一） 象徵性宣示階段（1990-2002）

此一時期，即是前述談到台北市進入「交通黑暗期」開始，試圖以不排放廢氣的腳踏車，成為一種可替代的交通工具。這使得腳踏車從原本交通體系一度淘汰的狀態，重新再度納入市區運輸的考量之中。然而，都市擴張與機動車輛的普及，無法再容納腳踏車，同時加上腳踏車安全的考量。最後只是美其名敦化北路的分隔島鋪設自行車專用道，象徵大於實質意義，因此使用率不高（曹壽民、鄭賜榮，2000）。除了敦化北路這條象徵性的自行車專用車道，此後，台北市政對於自行車道的設置仍朝向，在不影響現行交通運具的運輸前提下，往既有的「閒置空間」上發展。例如：將原有公園周邊的人行空間或是高架橋下的公園空間重新區劃與鋪面改置，像是沿著捷運淡水線高架橋下的線型公園空間，以及大安森林公園周邊的人行道皆重新規劃為自行車道。嚴格說起來，此時自行車道的建置仍稱不上具有規劃層次¹⁸，其設置的考量主要立基於民意代表的壓力以及為求展現台北市躍升國際化都市，強調環境保護的宣示性成果。因此其路線的選定，基本上仍是依附於主流機動車輛之下，在盡可能不改變民眾使用汽、機車代步的提前上，以一種象徵宣示性的方式將腳踏車道開始納入台北市運輸空間之中。

（二） 重劃區內的區域型自行車道與人車共道密集發展時期（2003-2008）

2004年5月，台北市第一條市區型腳踏車專用網路在信義計畫區出現。此

¹⁸ 雖然先後在1991年、2000年，台北市政府曾委託民間工程顧問公司，針對台北市自行車道網絡的整體規劃進行研究調查，但後續的實際執行成效仍不明顯。

處的腳踏車道是利用道路綠帶設置的市區腳踏車道，路段包括松高、松智、松仁、松德，以及松德到松仁之間的信義路等路段。而在綠帶之外，信義區較寬的人行道上也設有腳踏車道，如松高路北側、新光三越北側以及華納威秀南側人行道上，也以標線方式繪設腳踏車道供民眾騎乘；部分人行道較窄的道路，如市府路（松高路至松壽路）段和松德路二〇〇巷內的腳踏車道，則利用標線畫出外側車道作為腳踏車專用。另外，在部分社區或商業大樓之間之五米行人道，則以標誌來限定該巷弄作為腳踏車與行人共用（陳志豪，聯合報，2004/05/30）。

由於信義計畫區屬於重劃區，在規劃設計之初，本就朝向外國大街廓的形式發展，因此人行道空間的規劃較為寬敞，同時由於是新開發地區，對於原有交通方式的衝擊較小，因此選擇在此設置台北市第一個市區的腳踏車道空間。此後，同樣的概念也沿用在內湖五期重劃區內，舊宗路一段至 Y3 道路單側人行道上設計自行車專用道（詹詩姿、蘇瑛敏，2008，頁 5），以及在基河路、大直美麗華等新開發地區發展區域型自行車道網絡。

在重劃區設計之初將腳踏車道納入規劃概念裡，已經成為台北市發展新開發地區交通建設的趨勢，主要因素是由於土地一切重新規劃，因此對於原有交通衝擊較低，也比較不會產生腳踏車要跟汽、機車爭道的民怨。不過，也正因為是配合重劃區的發展而設置的，因此路線範圍仍以區域性的發展為主。然而，這不只是是路線侷限在重劃區域內的問題，同時還涉及到重劃區的土地使用特性；由於重劃區內土地使用多為單一使用，不是住宅區便是商業區，單純的土地使用，其實與人們真實的生活有所落差。就如同 Jane Jacobs（2007）針對美國規劃傳統裡使用分區（zoning）概念的質疑，她認為這種看似理性的單一使用，其實是忽略了城市作為有機體的複雜性，同時脫離了使用者的真實生活的藍圖式規劃。同樣地，腳踏車作為一種日常生活極為普遍的交通工具，它的運輸特性與目的也傾向日常生活裡的短程移動功能。每天會從台北縣騎車到內湖上下班的受訪者鄧先生就說：「我其實好難想像大家會騎著腳踏車到美麗華，或是信義計畫區逛街。」

因此，重劃區內的車道設計，雖然為腳踏車在交通制度中建構出一個明確的移動空間。但街道的意義不只是一個過道而已，它同時還是連繫城市生活的主要路徑(王志弘，1992，頁139-140)。許多社會關係是透過街道的連結而得以進行，街道將各種日常生活的活動與目的串連起來，形成日常生活的面貌。因此，重劃區內專用道的設置，雖然在表面上透過制度化來確立腳踏車移動的正當性，同時卻也忽略重劃區單調的土地使用和日常移動的社會意義之間所存在的斷裂。費先生談到自己在信義區自行車道的經驗，便提到行經到某些「高級」辦公商辦時，騎腳踏車的狀態往往會自己受到特別的「關注」，他說：「在計畫區的商場或企業總部的前面，雖然有寬的人行道，看起來很好騎。但是警衛會跑出來：『先生，等一下，請你這邊下來用牽的。』這真的很奇怪，市政府甚至還有作專用道在那邊，可是，如果騎到他們門口，新光三越啊，或是新光的總部，他就說請你這邊用牽的。」

在此時期，除了針對重劃區內的專用道設置之外，從 2005 到 2008 年之間，市區多處也增加與人行道共用的自行車道。此種「人車共道」的操作形式，是選定路面較寬的人行道（如國父紀念館周邊、包括仁愛路及光復南路之人行道），以虛線方式劃設自行車騎乘指定範圍，並於路面繪製自行車 logo 標誌，藉以區隔自行車騎乘的建議動線，在路權設定上，通行優先權仍行人為優先。

(三) 車道型專用道階段 (2009-2010)

台北市始終將自行車政的遠程目標設定在腳踏車的生活化(台北市交通管制工程處，2009；張勝雄，2008)。2008 一整年的單車熱，提高了擁有腳踏車人口的數量，根據台北市交通局 2008 年 4 月份的交通民意調查，當時通勤、上學最常使用的交通工具中，自行車的使用比率為 3.2%，顯示自行車之使用率以逐步上升，市政府將推動市區自行車道路網作為推行腳踏車生活化的重要目標(台北市交通管制工程處，2009，頁 1)。相較於上一個階段以發展人車共道系統為主

要施政方向，北市府則是預計在主要幹道推行人車分道的自行車專用道，初步選定為敦化南北路作為縱向軸線，搭配仁愛路人車共道的自行車，以及未來信義線及松山線捷運工程復舊後所提供東西向的自行車專用道，藉以建立台北市「井字型」自行車道路網。

敦化南北路為台北市區南北向的重要幹道，早在 1990 年便象徵性地在道路中央分隔島上設置「自行車專用道」。事隔 20 年後，市政府決定直接在平面道路空間上縮減 1.2 公尺的寬度，作為人車分離的自行車專用道。在建置之初，輿論普遍質疑此項政策，但當時市長郝龍斌將敦化南北路專用道，視為台北市推動自行車成功與否的關鍵，因此下令政策「務必建置成功」。敦化南北路在市府的強力推動之下，於 2009 年 9 月正式完工，開放民眾使用。不過，開通之後，民眾普遍對於這條自行車專用道的使用貶多於褒。專用道的爭議，不只是來自於汽機車駕駛的反彈，認為自行車專用道讓原本擁擠的道路更為縮減，交通更顯壅塞。同時，對於腳踏車騎士而言同樣有所怨言，就有受訪者形容自己騎這條自行車專用道的經驗，他說：「我覺得騎在上面，就像是完成一個任務一樣。」這主要是為了閃避公車站牌與行人停等區，專用車道的路線必須從平面道路，劃設到人行道空間，之後又再回到平面車道，這種起起伏伏的路線設計，對腳踏車騎士來說，像是玩一場遊戲的任務，需要一關關的突破。市政府也為此多次變更車道的形式與使用方式，像是取消緣石分隔設計等。然而，就在這樣政策執行尚未滿一年的時間，市政府最後仍決議，將 2010 年 4 月 13 日之後，車道將改為假日才作為自行車專用道使用，平日則恢復以往以機動車輛使用為主的道路性質，為此，市長郝龍斌也改口，說明之前敦化自行車道僅是「試辦」政策。

從上述的政策發展看來，現行體制積極地將腳踏車納入制度化的管控，而車道的建置往往成為執行最有力的面向，因為這是一種最具體可見的政策成果。只是，當車道開始淪為彰顯政績的工具時，結果往往很容易脫離了真實生活的脈絡，忽略了使用者本身的感受，成為追逐車道總長度的競賽。這樣的爭議也並非在台

灣獨有的現象，在談論美國自行車文化的《鐵馬革命》(2010)一書也提到腳踏車在納入都市系統時，特別是對於車道設置的結果，往往形成吃力不討好的爭議，對於腳踏車騎士而言，也並非人人支持這樣的方案，像是在 1980 年左右，紐約市長在參訪中國之後，對於當地大批的腳踏車騎士環境感到驚豔，回來下令在第五大道、第七大道與百老匯大道設置以護欄分離的單車道，最後實驗宣告失敗，幾個月後護欄也被拆除。自行車道設置失敗的例子，其實突顯出在現行道路空間有限的情形之下，增設專用道的下場往往變成一場「道路爭奪競賽」(頁 256、273-278)。在台北市的例子裡，我們看到政府機構希望效法歐美國家，建立一套完整的城市自行車道系統，但在地狹車多的交通現況之下，腳踏車的問題並不是多闢一條道路即可以解決，同時必須考量實際使用上的特性與用途。我認為，我們更應該要拉回到騎車時的本質，來看待這種移動方式在城市中的位置，而不是先一股腦地將腳踏車納入現有車行系統的道路分配的競賽中。然而，如果我們只是一味地將腳踏車問題設定成一場道路競賽，那麼不只是簡化了這種移動方式的特性，同時忽略了腳踏車騎士如何在這種身體帶動的移動過程裡，經歷它與城市空間互為影響的動態關係。尤其是騎腳踏車作為一種移動方式，是必須透過身體與機械之間密切的互動才能達成，它不僅是一種身體上的動作(acts)，同時，這也是一種身體、機械與空間互動的流動狀態。所以，接下來，我認為，應該要嘗試從腳踏車在城市移動經驗出發，探討這種移動方式的特殊性，以及移動特質所如何賦予腳踏車穿梭城市的「行」與「不行」。

第二節 腳踏車作為一種賽伯格：賽克里司特的現身

一、「半人半車」的混種性質

從敦化南北路自行車專用道的「試辦波折」裡，可以看到腳踏車政策在發展規劃時所面臨到的問題，其中很大部份的因素來自於腳踏車在都市交通中的定位

模糊。不僅在速度上，也包括人力車的移動型態與城市其他主流交通方式相比，都有著很大的差異，這也讓腳踏車在交通定位總是處於一種尷尬的位置。關於腳踏車在交通上的定位，其實在世界各國都有許多不同的討論，有些國家會將腳踏車定位成「準行人」或是「準車輛」，而根據台灣現行法規¹⁹規定，腳踏車（腳踏自行車）和電動類自行車都隸屬於「慢車」的範疇之下。當初敦化自行車專用道的設置，也是希望能夠在台北市交通體系中，重新建立腳踏車路權的概念²⁰。每天都要經過敦化南北路的受訪者馮小姐便認為自己會選擇騎在自行車道最主要的原因，不是因為專用道便於騎乘，而是在於在交通規則裡，獲得路權即是獲得生命保障的感覺：「其實我很喜歡騎新生南路，因為它們路面很平，騎起來不會顛簸。但如果我今天走敦化北路的話，就會覺得如果在這裡發生什麼事情了，我有理力爭，因為這條路本來就是我應該要走的。」

然而，在實際騎乘經驗，腳踏車作為「車輛」的概念其實並不是這麼容易被接受，也的確難實際的執行。在《馬路學》一書裡，曾提到英國一項針對汽車駕駛是否能正確判斷腳踏車騎士在路口移動意向的實驗²¹裡，結果顯示腳踏車騎士做出適當的指示，往往比不做任何指示更容易導致交通事故，原因可能即在於自行車騎士看來太像人類，而非具有高度匿名性的車輛，所以汽車駕駛往往會將視線注視在腳踏車騎士整個人身上，而容易忽略腳踏車騎士所做出的警示手勢。在該研究另一項實驗裡，透過視線追蹤軟體，記錄著汽車駕駛觀看腳踏車騎士照片的反應，該結果即顯示汽車駕駛的視線，通常本能地會遊移到腳踏車騎士的臉孔

¹⁹ 道路交通安全規則（民國 97 年 5 月 15 日修正）第 6 條。

²⁰ 在「台北市自行車工作坊部」部落格裡，有一篇「踩了這麼久。還在原地嗎？」的文章裡，有一則關於敦化南北路自行車道的宣導短片，在短片提到該車道的建置便是希望改變原有路權配置，確定腳踏車的作為車子的法定地位。網址：<http://www.wretch.cc/blog/bikelaneteam/16186815>。

²¹ 該實驗主要是測試汽車駕駛是否能正確判斷自行車騎士所做出的手勢，實驗方式是讓受試者（汽車駕駛）觀看許多照片，照片都顯示一位穿著鮮豔的自行車騎士，身在英國鄉間路口的模樣，透過電腦輔助，受試者必須根據自行車騎士在每個路口的可能舉動，判斷自己是否該「通行」，或是「停車」。

並且停留最久的時間。或是，當研究者請受試者針對不同交通情境的照片進行描繪說明時，當照片中的事物是汽車時，受試者較常以談論物體的語言來表達照片主題；可是，當照片中的事物出現的是腳踏車時，受試者便會傾向使用描述人物的字眼（Vanderbilt，2009，pp. 48-50）來指稱腳踏車騎士。這些交通實驗點出了腳踏車本身存在的特殊性，它雖然是一種交通工具，但卻具有強烈的「人」的特質。就像馮小姐提到自己其實比較喜歡騎乘在新生南路上，因為騎乘起來比較「不顛簸」。腳踏車行駛在道路時，因為「人力車」的特質，往往讓「身體」必須成為行車時的重要考量。腳踏車騎士也經常陳述那種與街道其他交通工具競爭的場景，讓人無法安穩地行走在主要道路上。

我騎車時會想辦法盡可能不要停下來，因為我不喜歡停下來。因為單車你啟動的時後，如果你沒有先把變速器調輕的話會很重，我不喜歡啟動的那個瞬間。你附近可能會有機車，機車「咻」一下的就出去了比他們慢很多會覺得很危險。所以我會盡可能以爬樓梯的形狀[受訪者是指當要遇到紅綠燈時會轉彎進去巷弄，避免停留在車陣當中]來走。（馮小姐）

馮小姐對於騎車時的啟動經驗，則是點出了「腳一踏一車」特殊的移動感受，雙腳踩踏的特質，讓這移動方式開始的瞬間是相對來得吃力，因此當腳踏車面對油門一轉便能迅速往前行的汽機車時，這種行走是特別具有威脅性的。因此，對馮小姐來說，她會選擇盡可能以穿梭巷弄的方式前進，便是希望避免遇到紅綠燈，必須遇到腳踏車重新再啟動的瞬間，身體必須直接面對和其他交通運具競爭的窘迫。

Game（2001）曾以騎馬為例，說明在騎馬的訓練過程裡必須將人與馬視為一體，才能達到流暢的行進。她認為在騎馬的過程裡，不再是人類駕駛馬匹，而是以一種人首馬身（centaur）的身體概念出現，唯有這樣，人與馬之間才有可能產生行進的節奏。Game 的概念就像是 Haraway（1991）在〈賽伯格宣言：二十

世紀後期的科學、科技與社會主義女性主義》一文裡所提到的，二十世紀後的科技發展將來一種全新的文化形式，也就是賽伯格（cyborg）的誕生，我們再也沒有所有純種的人類，而是將以一種機器與有機體混合的形式不斷地出現。然而，不論是 Game 所提出的人首馬身的概念，或是 Haraway 所描述的人機複合體的形式，她們都強調在實踐的過程裡，個體將不會再以原有純粹的形式存在著，也因此必須重新理解這個新個體的身體邊界。Spinney（2006）引述這樣的說法，指出腳踏車騎士正是這樣一種全然不同於步行者以及汽車駕駛的創造物（creature）（p. 717）。然而，那些在城市移動的腳踏車騎士們，移動的邊界和身體的界線是相當接近的，在行進的過程他們必須敏銳地感知與觀察外在的環境，並且巧妙地透過身體與車子之間平衡協調，隨時反應行車空間的狀況，好決定他們下一步的去向。「汽車死角很多，很多時候你是用估計的，或者是你覺得「應該」不會碰到，「應該」可以過，但是單車會不會碰到，可不可以過，就是你很實際地會看到，會感覺到。（傅先生）」

雙手緊握著龍頭，雙腿聯繫著踏板，身體與車子聯繫在一起，腳踏車騎士就是一種在城市穿梭移動的人機複合體（cyborg），只是，這樣人機複合體的狀態比較不是上述 Game 所提到的人首馬身的完美結合或是運動流暢經驗（flow experience）²²裡的「人車一體」，彷彿移動必須建立在人與車緊密地連繫在一起，讓車子變成身體的一部份，才會達到流暢的前進。但事實上，城市裡的腳踏車騎士們，比起所謂「人車合一」的狀態，他的移動的優勢反而是建立在於他擁有一種介於人與車之間，「半人半車」的移動狀態，在這裡，我將之稱為「賽克里司特」（cyclist）。比起城市裡面其他移動的賽伯格們（像是汽車、機車），它不像汽車，身體包覆在特定的空間之中；也不像機車，當你鬆開油門時，你便失去對速度的掌控。移動時的賽克里司特，有時它是張開雙臂，單靠著雙腳的踩踏與身

²² 又稱為心流經驗，是指當一個人全神貫注地投入一件事（或活動）時，該歷程本身就是一種極端的享受，以致於會不惜代價的全然投入。當個體處在流暢經驗時，其思考和行動之間合而為一，並且不加思索做出反應動作，並且會專心投入活動之中，而忘記其他事物，或是產生失去時間感的狀態。

體的平衡掌握速度的流動；又有時候，他緊握龍頭，賣力踩踏向前；又或者它就是讓雙腳著地，像走路般的姿態慢速滑行。賽克里司特以各種姿態展開身體與車子之間的連結，可以輕鬆地轉換「車」與「人」的角色，讓自己處於這種曖昧難以界定的狀態之中。

這種「半人半車」的特質，最常見的情形，便是表現在當他們在街道空間移動時，能夠透過操弄他們人車之間的界線來取得城市遊走的便利性。就像有些受訪者雖然認為腳踏車因為「有輪子」，它就是車子，必須騎在車道上，但他也不否認，有時候看前方有些狀況，像是塞車或是等紅燈的時後，就會下車，把車子自然地牽上人行道，避開車陣，以換取時間與空間。「有時候趕時間，我不一定會選擇走這些幹道，因為有時候我鑽巷子省下等紅燈的時間，都比走在幹道上快。（董先生）」靠著人與車之間的行動切換，成為賽克里司特的一種移動利器。也因此，當制度體制開始期望建立腳踏車的路權，如敦化南路自行車專用道的設置，卻也同時破壞的腳踏車這種「半人半車」的混雜特性，便讓賽克里司特開始出現許多移動上的尷尬處境。

以前還滿喜歡敦化南路的，但自從作了那個專用道之後，我騎在人行道上，我就會想，行人一定覺得我很奇怪，幹嘛不去騎自行車專用道。可是那個專用道其實很不好騎，駕駛其實是無視於這個政策的。所以汽車總還是不時停靠車道上。（費先生）

對於費先生來說，自行車道的設置標明了腳踏車在交通空間上的定位，但卻無法妥善地處理騎乘時的「身體危機」。事實上，政府部門的確也注意到腳踏車在台灣交通上的特殊處境，交通部的運輸研究所，即針對台灣腳踏車現況提出「雙模定位」的概念，也就是在法規所制訂「慢車」規定裡，建議讓腳踏車同時具有「速人（快速的行人）」的概念，期望能在人、車之間找到腳踏車可利用的空間，創造友善街路的環境，比方像是「交通寧靜區」的規劃，讓所有運具以和行人相

同的速度，共用道路空間（陳騰輝，2008）。而信義計畫區的自行專用道系統也開始將腳踏車納入人行道之中，並期待回歸教育宣導的層面，讓腳踏車與行人和車輛都能和諧相處。然而，所謂「雙模定位」的概念並不具有太大的作為，事實上也就是反映了長久以來腳踏車族的真實處境，突顯出賽克里司特這種「半人半車」難以界定的身份位置。

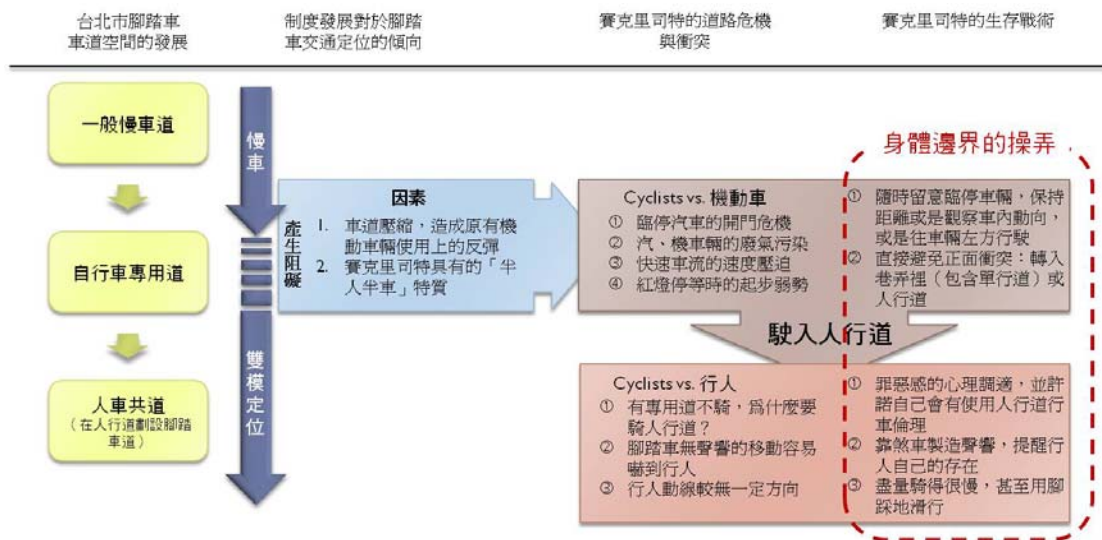
但是，事實上在移動的過程裡，人車之間的行動機制並非總是可以順暢地切換，許多時候受訪者會提到他們產生許多自我定位的掙扎。換言之，人車複合體的操弄其實並非總是穩定且有效的，很多時候當賽克里司特選擇騎上人行道，在面對「手無寸鐵」的行人時，半人半車的混種狀態，會使得賽克里司特們必須出現「自我安慰」的心理機制。它們一方面對行人感到抱歉，另一面也覺得自己同樣也是被機動車城市的受害者，並自我期許會遵守賽克里司特的「職業道德」，像是以腳踏地划步的方式前進，或是跟在行人後方不超車等方式，盡可能讓自己維持在最像「人」的狀態，藉此「合理化」自己在人行道上的騎乘行爲：

我知道他們[行人]很討厭我，但他們很討厭我的那個交錯一剎那就會過去了，…所以大多數的人[腳踏車騎士]，走在人行道的時後，我們還是有一點職業道德，也不是職業道德，啊哈我也不知道是什麼道德，就是盡量不騎騎樓裡面，有外面那塊人行道就騎外面那塊，因為騎樓裡面太多變數了，比如說有人突然從大樓面走出來，那種情況超可怕的。（費先生）

我都是騎在人行道，但我就是盡量放慢速度，也不會去叭前面的路人，就是跟著行人的速度走，其實我知道這對行人是一種壓迫，但還是得找到一個自我安慰的說法啦。（田小姐）

人機複合體的狀態，讓賽克里司特穿流在車陣時，必須考量自身身體的狀態，而身體的邊界會不斷地被重新定義，當人們騎上腳踏車時，他們所代表的並不是一種接合完整的「機器人」，而是必須時時因應空間環境而做出切換的「機器—

人」。然而，這種切換的機制也並非總是能夠順暢執行，特別是當他們必須面對真正原始的肉身形式（行人）時，對於「機器一人」混種性質的焦慮，就特別容易被突顯出來，受訪者戴小姐便會要求自己絕大部分的時間要行駛在馬路上，她認為「有時候人行道碰到人很多的時候，就會覺得麻煩，因為我不應該去催那些在行走的人，因為我自己以前在台大走路的時後，就常常覺得後面的腳踏車讓我不覺得很不舒服。所以我自己就會提醒自己不要這樣做。」



Borden (1999) 曾研究城市裡的滑板族 (skateboarders)，他認為滑板運動是滑板玩家將身體作為中心的動態性質，工具 (tool) 是滲透進入 (absorbed into) 身體裡，並且讓身體開始產生動作，得以在空間裡取得令人興奮的自主權 (Jones, 2005)。並在運動的過程裡挪用 (appropriate) 了空間，城市成為滑板族的狂想曲，任何結構都改變其原本的性質，與身體結合，成為滑板身體的再現。然而，在城市移動的賽克里司特們，在面對不同賽伯格的競爭時，而必須不停地調整自己身體裡「人與車」的成分比例。透過身體界線不斷地移轉切換，提供它在城市移動裡的生存戰術。在賽克里司特的動態經驗裡，這種空間裡的自主性，並不是來自

於工具滲入身體狀態後的改變，而是來自於工具與身體之間結合上的操控。腳踏車「半人半車」的身體移動特質，正是展現了這樣移動身體的模糊主體性，在空間的自主權不是來自於挪用了城市的空間，而是透過身體界線的難以界定，重新獲得在空間裡的主導性。

二、在快與慢之間：城市流動裡的自主性

賽克里司特這種「半人半車」的特質，主要也來自於這種移動方式在速度上的自我掌控。方志中（2008）曾指出，由於差異化的城市街道規劃，讓腳踏車處於一個最邊陲的空間，這種邊陲的性質也使得腳踏車成為城市裡一種差異化的都市街道閒逛。但我認為，造成城市差異性流動的因素，不只是來自於道路運輸系統之上，或是腳踏車路權定位的不明確，同時，還必須考慮到腳踏車相對於整個機動車城市移動節奏上的差異。在機動車為主的台北市裡，絕大多數機動車輛的行進是掌握在交通號誌系統的運作之下，形成一個又一個的車流集團。然而，賽克里司特卻不是如此，比起機動車輛，半人半車的特質是它們能夠掌握更多在移動速度與節奏的彈性，能夠隨意切換停止或前進，是人又或是車的角色。對於節奏的掌握，讓它們得以形成一種獨特的城市移動地景。

就像在許多受訪者的經驗裡，騎腳踏車的過程會被描述成爲一種「放空」的狀態，這裡的放空指的不是純粹的發呆，而是這種移動方式可以讓人產生一種休息、放鬆的狀態，這是有別於駕駛其他交通工具時，必須專注於交通號誌指示的情形。在他們騎車經驗裡，一個有趣的現象是，很多人會提到邊騎車邊唱歌這件事。戴小姐說：「我騎機車也會唱，但騎腳踏車可以唱比較完整，我覺得是腳踏車那種踩踏的感覺，讓人不知不覺開始跟著身體的律動唱起來。」會唱歌的原因，有時候不見得是特別愛唱歌，或是騎車邊聽音樂邊唱歌。在受訪的過程裡，其實多數的受訪者都會表示，由於自覺腳踏車處於交通環境的上的弱勢，聽覺反而成

為一個很重要認知環境的依據，所以會盡量不戴耳機騎車。可是踩踏的節奏帶來身體的律動，在這種移動狀態中，讓騎乘者感受踩踏的節奏而跟著放鬆。而且，也正是因為腳踏車本身的移動速度和和其他私人工具的移動方式（步行、摩托車、汽車）在速度上的差異，讓腳踏車的移動讓可以騎乘者逃逸外界眼光而達到自在的感受。方小姐說：「我騎車的時候會大聲唱歌...還滿大聲的。...就是路人從旁邊經過的話，就會覺得那個人怎麼在唱歌，然後我呼嘯而過的感覺。」

在這裡，唱歌所代表的，不是向外人展示「我存在於此」的行動，相反地，在這裡的唱歌，反而是反映了一種「主體」的瞬間消失，而所謂的消失指得並不是在實體空間的隱沒，而是因為踩踏中的身體，讓人專注於身體的感知，也打破過去銘刻在身體中的時間與空間，讓賽克里司特得如「隱身」一般，脫落於固定的車流集團裡，以自己的節奏穿梭前行。就像是平常會騎機車，但是主要還是選擇以腳踏車代步的馮小姐，就表示機動車輛「車流」給她所帶來壓迫感，以及和腳踏車移動上的差異：

我覺得騎機車的人，他們很急耶。[當我騎機車時]會讓我覺得比較緊張，因為我也在一群機車陣裡面的某一台車上，所以我就不能以我自己的步調騎車，因為你不跟緊好像就是有什麼不對。可是騎腳踏車，你路上其實沒有什麼同伴，你可能一個路口碰到一個人就了不起了，我要騎多快就多快，那是一種比較自我的狀態。

在現在街道的設計裡，是讓路上主流的機動車跟著交通號誌的規定來行進，我們可以看到路上有汽車的車流、機車的車流，甚至行人都有一定的流動節奏。然而，我們卻很難在台北市看見所謂腳踏車的車流。一方面是因為腳踏車早已不是台灣社會裡，主要的交通工具，在數量上即無法成爲一種主「流」，但另一方面，就「質」的層面來看，我們會看到腳踏車移動本身，因為與交通體制對它的定位不明以及人力操控的動力本質，都使得賽克里司特能夠輕易進行人與車的行

動切換，並且隨時調整自己的步調。受訪者傅先生就提到，他覺得腳踏車移動比起開汽車²³來說，在一趟行進的過程裡，能夠同時明顯感受到「快」與「慢」之間的差異：

腳踏車其實要區分「騎快」或「騎慢」，有的時後，如果我就是要從 A 騎到 B，是一種有目的性的移動，那我就會專心在騎車這件事情上，所以精神上會有一點累；但有時候你騎腳踏車是很慢很慢的，你會中間看到飲料店停下就可以買個東西喝，或是我從景美到東區，中間經過台大 [會騎得比較慢]，我就會有一個調適、放鬆的過程。但開車對我來說就像操控一台大機器，你要跟著規則走，又要擔心撞到人或刮到車子，所以我會一直很緊繃。（傅先生）

相較於方志中（2008）談到腳踏車的移動，是在差異化的都市街道裡的夾縫生存，因為制度層面無法提供腳踏車明確的路行空間，導致腳踏車必須藉由穿梭於城市來獲得行動的可能性，也因而形成另外一種具有遊戲性質的城市移動方式。但我卻認為，或許該拉回到腳踏車移動作為「人力車」的本質來看，即是這種移動方式本身即掌握了較為強大調整速度節奏的移動自主性，而使得賽克里司特能擁有更多在城市移動的彈性與樂趣，它既能夠像車子一樣快速飆行，又同時能夠像行走一般地緩慢滑行，甚或是輕易地決定停止前進。可快可慢、半人半車的移動性質，讓賽克里司特得擺脫了機動車輛移動的車流，順應不同的時空情境，進行各式各樣的變身姿態。也正因如此，當像是敦化南北路自行車專用道，欲透過制度系統試圖將賽克里司特「半人半車」的混種特質進行明確區分時，相伴而來的便是賽克里司特在空間移動時的尷尬處境，也因此會產生如之前受訪者所提到的經驗一樣，需要透過一切自我安慰的心理機制，藉以轉化與調整自己在空間裡的自在與順暢。

²³ 傅先生並無機車駕照，平時有在使用的個人交通工具除了腳踏車之外，就是汽車，因此只拿汽車駕駛的感覺來比較。

三、城市僵化系統裡的變奏

賽克里司特所雖然具有隱身的特質，但正並不代表它與外在完全隔絕的狀態，相反地，對於許多賽克里司特來說，使用這種隱身的特質，正是幫助幫助他們重新理解與記憶所在空間的最好方式。受訪者戴小姐就認為比其他像是騎機車或是步行的方式，腳踏車更適合幫助她在城市裡面遊走，更重要的是能夠認識自己身處的城市：

我覺得騎機車又太快了一點點，而且如果騎機車是快的速度的時候，沒有辦法左右張望，我覺得那樣會有危險...有時候我都覺得騎腳踏車的感覺比較接近我理想中所謂的漫遊。用走的話可能又太慢了，就變得只能走到特定很小的區域，體力上可能就覺得不行了。我覺得透過腳踏車，方便我對於自己居住的城市去建構一種 mapping，並且在我知道哪裡有些什麼之後，好像我跟這個地方就會更熟悉，或者是說，我可以去掌控我身邊的空間的感覺。

就如同 de Certeau (1984) 曾在〈行走於城市〉(Walking in the City) 一文裡，談到城市觀看方式的概念，以及主體如何透過行走的姿態存在於城市空間裡。在 de Certeau 眼中，城市裡的步行者，用身體獨特巧妙的修辭文法來書寫城市文本 (urban text)，人們有時跳躍、有時快步、有時迂迴前進，雖然他自身無法閱讀文本本身，但他確實地透過身體感知的實踐過程重新創造並再理解了空間 (space)。賽克里司特們也以相近的型態來體驗所處的空間，這個實踐的過程主要是來自與腳踏車「人一車」定位上的靈活性，賦予了人們各種詮釋這種移動的可能性。把腳踏車當作最主要交通方式的費先生，認為自己為什麼喜歡以腳踏車代步的原因之一，並不是單純因為環保而已，如果是這樣他可以選擇搭乘大眾交通工具，但是腳踏車不只是環保，同時它還能讓他在一趟移動過程裡，可以任意

隨機的變化他的方向與目標，有時還能一些有驚奇的發現：

腳踏車的好處就是我到小巷子隨便要買個什麼東西，我就可以停下來買。但捷運的話，就只能是在兩點之間的移動，點跟點的移動就太目的性了，但腳踏車很有機[organic，受訪者用來表示腳踏車的靈活性]啊。像我們家住基隆路一段，我要去公館，照理來說就是騎基隆路騎到四段就到了，這樣是最快的嘛。但是我都不會這樣走，我通常是走這一區裡面的小巷子，那就會有就書店啊，吃東西的啊，很多目的可以在移動的過程中順便完成。

Walter Benjamin 也曾引用 Simmel 的話，道出了 19 世紀時期，追求「現代化」的社會裡，一種令人感到陌生不安的空間特質，「看得到的而聽不到的人比聽得到而看不到的更不安，這裡包含著大城市社會學特有的東西；大城市的人際關係明顯表現在眼部的活動大大超越耳部的活動。大眾運輸方式是主要原因。在汽車、火車、電車發展的十九世紀以前，人們無法相識數十分鐘，甚至數小時而不攀談。」(Benjamin, 2003, p. 103)。而這又何嘗不是現在社會裡交通運作模式呢，汽車、捷運讓我們包裹在一個特定空間裡，依循著規則（道路號誌、捷運鐵軌）往前行進。這種片段化、零碎化生活經驗，生活的細節都消失了。人的移動成爲一種點到點之間目的性的「輸送」，再也不是生活裡與各種生命互動的「連繫」。

城市裡包含著各式各樣的移動型態，汽車、機車、公車與捷運等等，都市的流動就像是都市的基本「生命現象」，甚至可以說城市就便是因流動而存在（王志弘，1992，頁 141）。只是城市對於現代化的追求，讓它的流動也表現在速度的競逐之上，人們開始選用快速的汽機車作爲交通工具，但城市裡當開始蔓延的汽機車造成了城市的擁擠阻塞，在基於對於「緩慢」的恐懼影響下，最後便是開始將道路不斷拓寬、興建更多獨立的汽車快速道路、高架橋系統。美國近代知名的都市計畫學者 Jane Jacobs（2007），在她那一本簡單但卻不平凡的著作《偉大城市的誕生與衰亡：美國都市街道生活的啓發》裡曾提到，造成城市單調與衰敗

的問題來源之一，便是城市爲了迎合汽車時代的來臨，而衍生出來的交通幹道，還有停車場、加油站和那些可以開車進去的露天戲院、餐廳。這些地景將城市的街道打破成鬆散的都市蔓延（Jacobs，2007，p. 369）。

法國社會學家 Henri Lefebvre 也曾經批評這種在資本主義生產邏輯下的運輸空間，是爲一種單調僵化的都市狀態（引自吳鄭重，2009，頁 91）。這些因應汽、機車而生的道路系統，甚至是爲了解決平面道路壅塞的大眾運輸，如捷運、火車等，其實都是將人們的移動經驗與日常生活之間片段化（fragmentation）的來源。它們遵守著空間裡的秩序與規則，移動的速度和節奏掌控在權力之下。而城市的運作邏輯，便是講求快速與流暢，在這個過程裡，個人也與空間產生斷裂。

在現在這個移動關係被異化的城市中，移動變成一種點到點的運輸，而傳輸的節奏與過程也爲制度結構所控制。在此時此刻，或許漫遊者的力量來源，不只是一種閒晃姿態裡的凝視力量的，同時，他還必須取得對於移動節奏的掌握。而腳踏車移動方式正是城市裡其他運輸型態的變奏形式，比起步行來說，它更能擴展個人生活裡空間的尺度，拉大每個人在城市移動的空間；比起大眾捷運點到點之間目的性的傳輸，腳踏車又更能貼近城市地面上的真實生活；比較汽機車的講求速度與規則的移動方式，腳踏車則是透過他的彈性與「有機」，重新串連起城市生活的細節。這種移動方式中的變奏形式，讓空間裡的移動成爲一種生活，而不只是運輸而已，並透過這些移動的生活實踐，重新描寫並認知了空間。在這裡，腳踏車移動過程將不再只是一種日常「行爲」，它就是生活的一部份。戴小姐形容她騎腳踏車與騎機車的差別：

騎機車讓我可以很快的到達某個地點，可是我就變得只是點到點之間的移動而已。我就沒有辦法[對街道]有一種細節的瞭解。就是，我沒有辦法去數算說，這裡相片店，那裡是影印店，那裡又是什麼店的，這樣子一路看下去。

這種有別於過去在制度結構控制之下的生活節奏，腳踏車不僅讓移動的節奏回到了生活的脈絡之中，不再受限於空間權力的宰制之下。速度的快慢不再是絕對的重點，而是對於節奏的掌握，成爲力量的來源。腳踏車的移動透過與其他權力規訓下的節奏差異，因而形成一種變奏的力量，在城市裡進行一場由身體發動的變奏曲。它讓身體本身重新回到空間裡，並在奇觀的城市裡，透過身體體現的過程，重新創造一種城市的身體地景。



第五章 賽克里司特的身體實踐

上一章節裡，我從賽克里司特在城市空間的移動經驗，指出這種人機複合體所具有「半人半車」的性質，是影響他們在城市移動的重要關鍵；在移動的過程裡，透過人與車之間的行動切換獲得在城市空間上的移動位置，並且透過腳踏車獨有的移動節奏歷程，打破了城市僵化一致的速度控管。只是，賽克里司特所有的「半人半車」的性質，不只在讓它城市的移動中可以穿梭滲透的能力，同時也讓這種移動方式比起其他交通方式更加展現身體能力上的作用與改變。

作為「腳一踏一車」，它必須透過身體與機械互動才能移動的方式，在交通運輸上，這種性質往往會讓腳踏車被視為是一種比較落伍、不經濟的體力消耗。但是，在這一章節，我想要從身體與腳踏車的關係出發，探討這樣人與機械之間的結合往往也改變了個人的身體、生活與社會之間的關係。我認為，一種靠著機械與體力結合的移動方式，它可能不只模糊了原來對於肉身界限上的認知，同時它也是延伸了身體原有的能力；而在延伸身體能力的同時，它也改變了身體主體在空間與時間的處境。所以在本章節，我希望能從腳踏車移動對於個人身體實踐的體現經驗裡，探討這種移動身體帶來的意義，以及科技物與人之間的關係。

第一節 賽克里司特的性別體現

一、腳踏車作為一種移動的護身符

作為日常運具的使用上，腳踏車並沒有特別的性別分化的差異(王志弘, 1997, 頁 66)，而就現有交通部所提供的「交通類性別統計分析」來看，腳踏車甚至沒有特別納入該統計分析的項目之中。只是，從受訪的經驗裡，其實我們仍可以看到腳踏車使用上一些與性別相關的議題，通常會表現在腳踏車對於安全感的取得之上。當我與受訪者談到夜晚騎車的經驗時，男性受訪者往往會去強調行車的「安

全性」，他們會告訴我爲了安全，必須加強腳踏車的照明裝備，像是前、後燈，藉此幫助他們在晚上騎車時，達到加強警示的功能。然而，女性受訪者卻會安全性之外，特別提到腳踏車提供她們在安全感上的取得。

腳踏車的速度是一種讓我可以夜晚自由的一個利器。（方小姐）

我家的街廓附近幾乎是純住[宅區]，所以其實晚上夜闌人靜，真是非常了無人煙，所以會覺得走路很不舒服，我一個人很少在我家那邊走路，要走也是走大條那條，騎腳踏車的話就是隨便走哪裡都可以。（白小姐）

男女受訪者表達的差異，再次突顯了女性置身都市空間時仍存有一種「不得其所」的恐懼與焦慮。雖然，我們沒有辦法從腳踏車的使用上看出明顯的性別懸殊的比例，但事實上，當它與其他交通工具相比時，可能會因爲腳踏車至少是偏向「中性」的特質，讓它成爲女性最容易取得的交通工具。田小姐提起她小時候的經驗，因爲國中要跨區上學的原因，學會騎腳踏車是一種必要的條件歷程，但隨著她長大，生活圈也逐漸變大，她卻並沒有因此學會騎摩托車。因爲只要當他要到比較遠的地方時，父母親便會開始擔心而決定還是親自接送比較安心，她不是沒有學習機車的需求，而是在這個需求出現時，即被弱化了自己的能力或是限制自我發展的可能。在許多公共空間性別論述裡，經常提到父權意識形態有意識地藉由將女人的身體能力弱化或透過對女體性威脅的方式將女性排除在公共空間之外，而且這樣對個體身體弱化的認定，通常是來自於社會既存的性別刻板印象，而不是個體的真實經驗（唐筱雯，2007）。腳踏車此時出現所扮演的角色，已經超過了單純交通工具的性質，而成爲一種行動的「護身符」。

在這裡，我們看到，腳踏車雖不像是汽車一般，是身體包覆在整個封閉空間裡，也不像機車可以動輒達到四、五十公里的速度，在城市的移動中，腳踏車相對是慢了許多，但卻又比起步行來得快上一些。對於因爲各種條件而難以取得其他交通工具的使用者來說，移動能力的本身即展現他們所需要安全感。在入夜

後的城市裡，他/她們可以掌握自己行動上的速率，幫助自己擺脫步行於黑夜的恐懼。就像是對於馮小姐來說，她的父母曾經擔心她以腳踏車作為代步工具是很危險的，但是，每當她回家的時間太晚，過了大眾運輸營運的時間，比起坐計程車，腳踏車卻反而成爲一種安全的保障。

以前也說過[騎腳踏車不安全]耶，但是久了就不管我了，而且有時候他們反而會覺得，可能我某一天要很晚回家，可能過了十二點，一點好了，一點沒有捷運了，那如果我要從師大回我家，或從科技大樓回我家，他們會寧願我騎腳踏車不要我搭計程車。…可能是我們小時候有很多計程車的謠言之類的，他們可會覺得搭計程車你可能碰到一個壞人，比起來可能還比較能夠相信自己騎在腳踏車上。

而在受訪者方小姐的例子裡，腳踏車更因爲它可能隨時掌握與身旁的特性，除了是她僅有的個人交通工具，甚至還是一種可以「避開危險的工具」。她提到自己曾經因爲學校報告的需要，必須到龍山寺附近訪問街友，這種需要隨機尋找受訪者的訪談形式，對於她而言，其實是有著許多的不確定性與心理壓力。「我之前就是去龍山寺做訪談，那時候就是也騎腳踏車去。在跟街友訪談的時候，會隨時牽著車，因爲如果感覺有危險的時候，可以馬上騎走。他們可能就沒辦法立刻追上來的感覺。」腳踏車可以隨時牽在身邊的性質，正好能成爲一種可移動的「護身符」，讓她在訪談時，一來不會顯得突兀，又同時可以讓她在突發狀況時多了一種保障。在這裡，腳踏車不只是一種單純的交通工具，作爲基本代步的功能而已，而是它作爲一種改變了身體的能力也同改變了人對空間的感受體驗。Shilling (2005) 曾指出，科技對於身體的作用，在以往是用來恢復身體能力的，或是幫助身體重新掌握社會環境所曾提供的選擇，但在今日，科技的替代效果，轉化成延展與強化身體能力的可能性。在腳踏車作爲一種移動護身符的例子裡，我們看到空間裡的安全感來源，來自於身體能力的強化與改變。腳踏車之於人的能動力量，在於具有那種隨時可以拆解並再組合的靈活度，它延長的不只是物理

空間上的距離，同時也拓展了心理空間的邊界，這讓過去身處在空間或行動弱勢的族群，像是女性，又有了重新在空間中獲得自在的能力與權力。

二、腳踏車作為一種身體特技

腳踏車作為需要靠身體與機械互動的「人力車」，是它和其他機動車輛的行駛模式最大的不同。當腳踏車作為一種運動時，身體與腳踏車的關係，經常會用人車一體的狀態來描述那種體力產出與機械結合在一起的力量表現（Spinney，2006）。只是，當我們把腳踏車視為一種交通工具時，這樣身體協調配合後的能量產出卻經常被簡化為體力的耗損，與其他機動車相比之下，騎腳踏車也就顯得比較落伍、疲累的移動方式。然而，這種身體經驗不只是蠻力的付出，腳踏車的移動還包含了關於身體其他的感知經驗，比如像是對於平衡感的掌握。就像是受訪者經常會提到騎車時的困境，有時候並不是來自於外部空間環境的狀況，而是當你必須攜帶許多物品時，你必須在籃子裡的重物與身體肩負的背包之間找尋到最佳的平衡點，下雨的時後，為了避免雨衣捲進腳踏車車輪裡，還必須練就一手撐傘，另一手騎車的技巧。一趟腳踏車的行程，彷彿就是一場身體特技一樣。雖然這樣的移動方式與力量、機械之間息息相關，然而，日常生活裡的腳踏車移動所要面臨的挑戰，並不是對肌耐力的考驗，而是對於身體協調的維持。也因此，這樣移動狀態更有機會展現女性在身體姿態、運動動作中並非弱勢的可能性。

如同 Young（2006）曾提到的，陰性身體往往體現一種矛盾的身體活動力，陰性動作往往展現了「模稜兩可的超越性」、「遭抑止的意向性」、以及和周遭環境之間的「不連續的統一」。這些矛盾的身體姿態，即來自於陰性身體的自我指涉（頁 56-58）。陰性身體往往低估自己實際的能力，一方面以「我能」邁向計畫目標，另一面又以「我不能」自欺，阻擋自己身體投入目標。就像對受訪者白小姐而言，她其實一直覺得自己的平衡感不太好，她認為自己經常容易跌倒。然而，

當她騎上腳踏車時，身體卻又展現完全不同的體驗，她認為「我可以用挺穩定的方式騎車，就像是走路的速度。」因為在騎車的時候，身體感覺不只是以往的身體了，而是開始和腳踏車連結在一起：

我只能很抽象地，用「我跟我腳踏車相處非常良好」來形容，我會很清楚我按煞車按到甚麼程度，轉方向轉到什麼程度，或是踩得多快會造成什麼樣的效果，我都很明白，所以也是因為我每天騎它的關係，所以它今天摔壞了哪個地方，有什麼地方卡卡的，我很快就會發現，因為一踩就知道反應不一樣。（白小姐）

白小姐的例子，顯示了女性在平常的身體經驗，往往先給予自己比較否定或「我不能」的自我設限。當腳踏車開始介入我們的身體空間時，透過與機械媒介的效果，腳踏車開始成爲一種身體的延伸，車身發生了故障，也就如同身體的某種阻礙，所以總是會覺得「有什麼地方卡卡的。」身體和科技物之間不再是兩個獨立的物件，而是透過踩踏達到連結的效果，「機械某種程度開始進入 (assume) 有機體裡，而身體也繼續透過使用科技物的過程不斷重新再造 (redesigned) (Balsamo, 1996, p. 3)。」身體不再是我們傳統認知中的兩足動物 (bipedalism)，而是透過踩踏 (pedaling) 成爲一種人與車之間的科技-身體，「主體和客體透過實際的使用產生連結」(Spinney, 2006, p. 717)。而連結的效果也放大了平時可能未曾體會的身體感知經驗所以透過腳踏車的體驗，白小姐獲得可能在平常無法察覺自己擁有良好的平衡感能力。而這種經驗差異的出現，能夠幫助主體發現自己身體更多的可能性，也重新建立自身的主體性。

三、重新界定「社會身體」

Ingold (2000) 曾指出騎腳踏車 (cycling) 的技能其實是一種身體重新被銘刻的能力，它並非與生俱來，而是必須透過環境脈絡的影響進入身體規格之後，

重新將此能力記錄於我們的身體構造上，讓我們從此能擁有這樣的技能（pp. 375-376）。當我們在騎腳踏車時，這種「身體記憶的技藝」就會出現，讓我們透身體與科技物的結合（conjunction），重新發展出了一個新的「身體」。身體能力透過腳踏車而進一步延伸出去，當你坐上車墊，握著手把，開始踩踏的同時，腳踏車也開始成為身體的一部份，產生不同以往的身體感知經驗。而在人類學家 Marcel Mauss(1973)所提出的身體技藝（body technique）的概念裡，他也指出所有的動作與行為都是一種後天習來的一種能力，甚至是看似平常的「走路」，也都是非天生自然而然具有的天性，而是在後天的文化環境中學習而來的能力。換言之，個人對於各種物質習得的技能，不管在平凡或簡單，其實都是一種能力的展現。而腳踏車所帶來的改變不僅僅是改變了我們生理身體的構造，發現原本可能我們未察覺的身體能力，同時它也帶來轉變「社會身體」的媒介作用。就像對自己騎車能力很有自信的白小姐，便提到她在大學時的經驗，由於校園校地廣大，因此校內需以腳踏車作為代步工具，經常同學們之間需要雙載騎乘。然而，正因為她具有比較優越的控車能力，所以有別於一般男生載女生的慣例，「載人」的角色卻通常是由她這個女生所擔任，「[被載的]那個男人當場被同學笑，但他很得意的說，我被她[白小姐]載是理所當然的耶，她是車神耶。」

在過往對於移動行為的認知裡，女性往往被視為被動的角色，在白小姐的例子裡，當男生成為「被載」的對象時，男女在傳統觀念裡的主客體關係面臨挑戰，因此被載的男生會遭受同學們的恥笑，但是，也正因為腳踏車開始改變身體能力，也因此產生了打破社會身體的可能性，讓女性能夠自覺自己在身體能力上所具備著更大的潛能，也讓男性能夠得以獲得一個台階下，減少了男性應該主動、付出的刻板印象。特別是騎腳踏車所需要的平衡感，其實弱化了男性氣概當中所代表「力量」成分，能力的展現不再只是「力量的大小」，而是「力量的協調」。這個需要靠著身體平衡協調的移動方式，打破了原初生理結構上的身體能力限制，重新透過一種彷彿如身體特技的方式突顯身體的可能性，改變社會過去對於特定身

體的刻板印象，也讓主體能擁有重新認識並肯定自己身體的機會。

第二節 賽克里司特的「生/身」與死

一、 人車合體的失靈

對於年長者而言來說，腳踏車則是具有雙重的意義。在某種程度上，由於身體的體能開始降低，腳踏車一方面能夠作為一種身體能力的延展，增加退化身體的移動力；但另一方面，年長者也會開始擔憂弱化的身體漸漸無法掌握腳踏車，而逐漸放棄賽克里司特，或則並不一定以踩踏的方式來實踐他/她的移動。從年輕就開始騎腳踏車唐阿嬤，長久以來腳踏車是她唯一的交通工具，她主要是騎腳踏車上街買菜，因為當東西買了太多的時後，腳踏車能夠幫助她負重，比較輕鬆地把菜帶回家，但她也提到隨著年紀越來越大，她開始會擔心自己的反應會讓她沒有辦法好好掌握路況或是腳踏車本身。「腳踏車是真的很方便啦，以前體力好的時候還可以騎到很遠，前後還能載兩個小孩。但現在如果買菜買很多的時後，我就把菜放在籃子、把手上，然後下來用牽的。」唐阿嬤的女兒，她其實也會擔心媽媽騎腳踏車去買菜，會告訴阿嬤買些簡單的就好，太重就不要騎腳踏車去買了。但她之前也想過，把原本家裡一般尺寸²⁴的淑女車換掉，去買輪子更小的腳踏車。

以前看到路上的媽媽騎小車，你會以為應該是媽媽撿小孩不要騎的，其實那應該是專門給媽媽騎的。大車你的高度再調整還是那麼高，那種小車你坐下去之後，腳就可以碰在地上，會覺得比較安全啦。…你真的會因為年紀越來越大，然後車子會越換越小，到最後你會覺得安步當車[意指為步行的意思]比較可靠，還是走路算了。(唐阿嬤的女兒)

²⁴ 一般尺寸是指 26 吋輪徑的腳踏車。

比方像是當賽克里司特懷孕了之後，那麼腳踏車對她而言，可能就不是一種改變身體能力的利器，而是一種阻礙與擔憂的來源。受訪者田小姐雖然會開車，但長久以來，無論是在台灣或是在之前國外求學的經驗，她的移動方式都要都是以腳踏車作為代步工具。只是在受訪的當天，田小姐選擇用步行的方式帶我跟著她一起走過他平時的路徑。她提到自己之所以沒有騎車的原因，是因為她懷孕，步行一方面比較好訪談，同時也可讓她有機會散步運動一下。已經懷孕五、六個月的她，肚子已經有明顯的隆起，她提到自己並不是因為肚子大了，會感到不方便才不騎腳踏車的。其實，她在懷孕初期還是都有在騎腳踏車，雖然她的丈夫與家人都覺得這樣太危險，但其實她自己並沒有明顯感覺得特別的不便，只是有一次在沒有任何外力影響之下，因為她自己沒有注意路況而摔了一下，那一次被嚇到之後，她開始驚覺腳踏車可能還是有危險性，便決定懷孕期間還是不要先別騎腳踏車代步了，「也不是說不能騎車，只是會想說現在的身體已經不只是自己的了，所以還是小心一點比較好。」

如同 Young (2006) 所提到懷孕時的主體其實是一種分裂的主體，身體的整合性在懷孕時被鬆動了，原本所習慣的身體和過去經驗的身體之間的連續性已經斷裂。而原先腳踏車對於孕婦所帶來的行動優勢消失了，上車、下車、行進之間早已不如以前那般地輕巧。此時孕婦的身體不只是她一個人的身體，同時還包含另外一個連繫著她的主體。身體的質變也不管從生理層面心理層面，都改變了過去她作為一種賽克里司特的優勢，讓她必須重新關注於當下這個具有雙重性的肉體主體，而重新決定作為賽克里司特的可能性。

二、 賽克里司特的肉身性與其原動力

賽克里司特作為一種賽伯格，混雜了人與機械的屬性，在上一章裡我提到在交通移動的現狀裡，這種人車之間的操弄成為了賽克里司特在行進的利器。我們

可以說，在移動之際的賽克里司特，掌握的是人與機械之間的操弄。然而，回到賽克里司特如何結合的問題時，在這當中人與車之間的關係又是如何展現？當我們探討人機複合體的時後，科技的角色是否就是扮演著改變與增強的主動力量，而身體則是一種被銘刻作用的被動角色呢？

在我自己與腳踏車的人車關係裡，我曾在提到，因為我的腳部疾病造成我在行走上的不便，也曾經因此否定自己身體運動、行動的可能性；但是透過騎乘腳踏車經驗，讓我重新找回我對自己身體的感知，同時在日常生活裡腳踏車發揮它所具有交通工具的實用性質，扮演了擴展我生活空間的重要角色。但是，腳踏車除了是讓我能夠掌握個人行動上的自由之外，騎腳踏車所賦予我的自在感，還有一部份是來自於它「扮演」了我身體的一部份，用來掩飾我行走不穩定的窘迫。當我騎在腳踏車時，我可以進可能將來自我肉身身體不足隱藏到最完整的地步，騎在腳踏車上的我，和其他賽克里司特沒有特別的差異，腳踏車如同是我身體的「義肢」(prothetic)，用來「修補」與「掩飾」身體不足的能力 (Shilling, 2009, 頁 255)。在我自己的例子，腳踏車的操作可以帶來身體能力的修補與強化，但是在 Young 「活歷身體」的概念裡，當我們回到那些不同「處境中的身體」時，可能又會發現並非身體與腳踏車之間的互動，都是如此全然地和諧美好，而身體也並非如此「無能為力」。Young 曾希望透過「活歷身體」(lived body) 的知識生產，打破過去身與心、主體與客體過於二分的知識傳統，展現另外一種主體經驗 (孫瑞穗, 2007, 頁 xxi)。隨著不同的賽克里司特的身體處境，也將影響著身體和科技物結合程度的差異。

而在王志弘 (2010) 所提出的「補缺式移動」(prothetic mobility) 概念裡面，也從身障者的移動經驗裡，指出身體移動的受限，有時候並非僅源自於身體上缺損，而是身體特質、實質環境與科技物和社會安排之間出了問題，讓移動無法順利進行。經由補缺物 (科技物，在本文則是腳踏車) 中界的人類，在增補人類能力之外，其實也形成人與科技物互斥且緊張的關係，而這種「人與物因為緊密連

結而模糊了界線，引發認同重組或焦慮，是值得探討的補缺式移動課題」(頁 160)。也就是說，不同的身體各自擁有其事實性與處境上的差異，各式各樣的身體處境將會發展與科技物之間不同程度的結合。在賽克里司特的經驗裡，對於一些特殊的身體處境，特別是當主體的身體處境有些明顯的「質變」時，人車之間的合體可能就會開始產生不信任與「失靈」的狀態。就像當唐阿嬤開始意識到自己年邁的身體已經無法靈巧地操控腳踏車，當她必須行駛在路上時，如果突然出現突發路況，那麼這個原本是賦予她身體行動力的科技物，反而可能成為阻礙她避開危機的累贅品。

Shilling (2005) 談到科技與身體之間的關係時，曾引述 Simmel 的論點指出，雖然人類總是為了突破限制，而去學習有機或無機的物質，希望藉此增進移動性與感官能力，比方像是學習騎馬，透過身體平衡感的掌握與控制，以克服步行速度不夠快或是耐力不足的問題，換言之，身體本身即是超越自身的原動力。然而 Simmel 並不認為這種肉體上的超越是隨心所欲的，相反地，肉體超越的幅度與方向取決於我們「實際行為」的目的：「人實際所能理解且想望的事物，仍影響著人所亟欲超越的身體限制。這個論點即是說明，科技並非是「沒有人性」，無視於身體本身的存在，從外部強加能力到身體之中，身體仍然是科技發展的主要原動力之一。」(頁 254-255) 任何科技物的使用並不代表身體的全然超越，就像是唐阿嬤的女兒，意識到媽媽身體的改變，而希望把唐阿嬤的腳踏車越換越小台，能夠方便阿嬤的雙腳隨時能夠碰到地面，增加騎車的安全感。

在這裡，我們看到來自身體本身的脆弱性，可能改變影響腳踏車的設計與選擇，當人們在決定自己將以哪一種型態的賽克里司特出現時，其實是本著自己肉身身體的感受，而選擇要成為那一種人機複合體。有些時候，當科技物不再是「替補」，而是「累贅」時，它甚至會決定放棄成為人機複合體的選擇。就如同田小姐懷孕的經驗，讓她最後還是選擇暫時放棄成為賽克里司特，回歸肉身身體的原有本能。從這裡可以看到，一方面，科技物可能延展或取代身體本身的限制，但

另一方面，肉身身體並非全然就是科技物銘刻作用後的產物，身體的侷限本身甚至具有改變的力量，影響科技物的發展與設計。



第六章 結論

本研究有別於過去學術研究強調腳踏車的「休閒運動」性質，而是回歸到日常生活面，先從交通制度層面裡的腳踏車出發，探討台北市腳踏車的空間生產過程，接著再從腳踏車的移動狀態，探討腳踏車作為一種人機複合體的特質與城市空間互動的對應，期望透過身體、機械與空間之間的感知經驗，釐清這樣的移動狀態本身的特殊性，以及它與都市流動空間節奏的差異性。同時，也進一步將議題帶到腳踏車作為最基本的個人交通工具，在其獨特的「人力移動」的流動型態裡，如何透過不同的身體實踐裡，發覺腳踏車在移動工具性目的之外，對於個人的意義展現。

本研究嘗試以 Donna Haraway (2010) 所提出「賽伯格」(cyborg) 的概念作為對於腳踏車騎士的認識論基礎，並將這種人車複合體的型態稱之為「賽克里司特」(cyclist)，認為賽克里司特能夠體現 Haraway 在〈賽伯格宣言〉裡所指稱的「身體界線開始滲漏」的狀態。本研究發現主要分成兩大部分，第一部份，先從台北市自行車道的空間生產出發，從車道發展的脈絡裡，我們看到制度曾嘗試將腳踏車定位在「慢車」的性質，試圖在台北市的交通系統中，建立明確的腳踏車路權。但在實際的經驗裡，我們可以看到賽克里司特的主體性並非是身體在透過機器的介入之後，所形成人車合為一體的明確主體，而是一種可以操弄自身具有「半人半車」的混種特質，因此，當制度層面開始嘗試區劃，試圖「淨化」賽克里司特的雜種特性時，制度與賽克里司特的主體特質便容易產生衝突。

而這種難以界定的混雜特質一方面是賽克里司特在城市移動的行動利器，藉由人車任意切換，讓它得得以在面對來自於外部環境，或是空間中其他賽伯格(如汽車、機車、公車等)的壓力時，能夠找到一些逾越的機會與方式。在其模糊的主體特質的彰顯之下，制度層面也產生轉化，從人車共道的腳踏車系統概念中，我們便看到賽克里司特在交通定位也逐漸從「車」，演變成為一種介於「車」與「人」的雙模定位。但另一方面，從移動經驗中所彰顯出賽克里司特的「半人半

車」的特質，也讓我們可以重新認識這樣的主體特質當中的，人與科技物之間的關係，這樣的主體特質帶來的移動力，使得人們在使用腳踏車的身體實踐過程裡，腳踏車能作為科技物增進與補強人們的身體能力，但另一方面，身體本身的肉身性也並非總是被動銘刻的角色，當我們重新回到不同類型的身體處境時，會發生在人機複合體的主體特質中，肉身性仍具有與科技物協商、掌控的自主性。

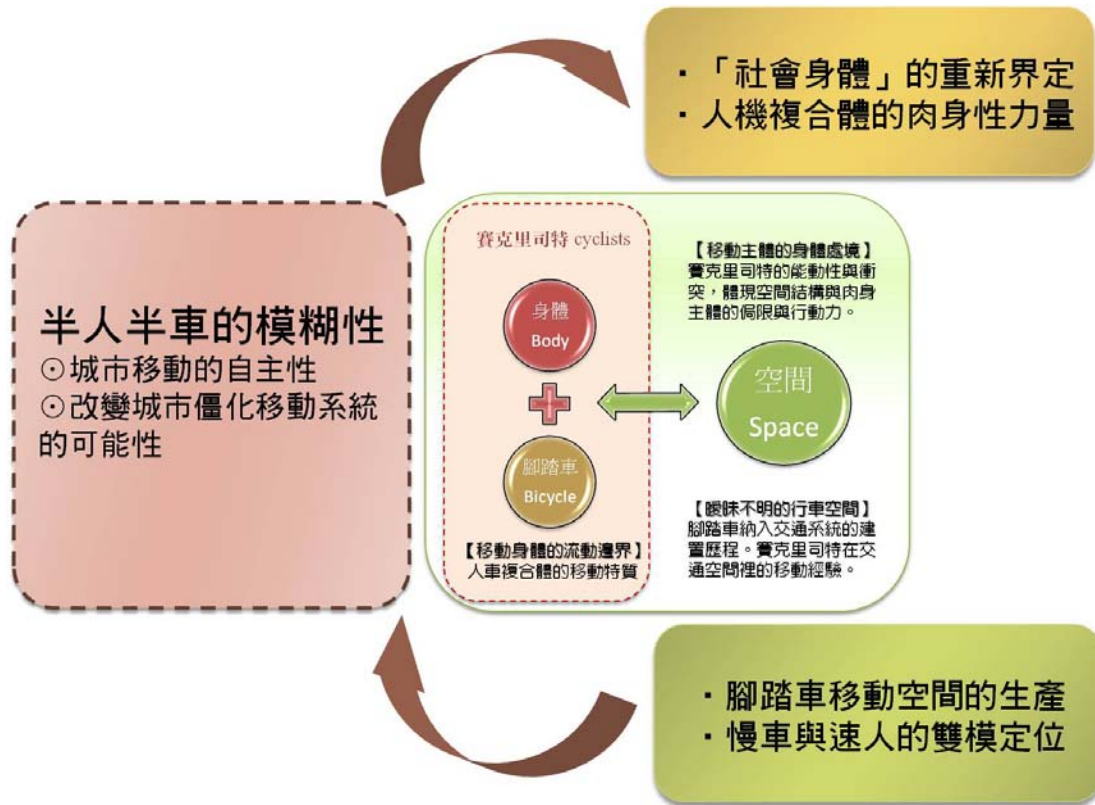


圖 3 論文初始發問與分析脈絡

人機複合體的力量表現在模糊性

Haraway (1991) 當所提出《賽伯格宣言》時，所代表的是後現代論述以及文本結構與方法論上的討論，希望能從虛擬空間中的想像裡，提出各種生物與非生物的物质界線早已被打破，她將賽伯格視為突破界線的綜合個體，包含人類與動武、人類與機器、自然與非自然。她期望藉此逾越過去性別界限的藩籬，創造出可以轉化歷史現況的希望（引自蘇健華，2002）。而我引借 Haraway 的「人機複合體」的概念，將腳踏車騎士，這種人與車（機器）結合所產生同樣地視為一

種「動物機器人」，在這裡，我稱之為「賽克里司特」。而我發現，這些在城市裡移動的賽克里司特，其實並非如我們想像的是人和機械結合為「一體」的人機複合體。相反地，賽克里司特的能動性，是建立在介於「人」與「機械」之間的模糊性之上。也正因為這種模糊的主體性，讓賽克里司特能夠操弄介於人與車之間角色扮演，並且經由身體掌握速度節奏上的調配能力，成為一種城市移動固定節奏裡的變奏，並藉此舒展了在資本主義運輸邏輯之下，逐漸僵化的都市空間。

在這裡，賽克里司特所展現「人機複合體」的力量，並不是在於人與機器混種之後所產生更大力量的新主體，而是透過對於人與機械成分上的調整，掌握了自己在城市空間「現身」或「隱身」的能力。我認為賽克里司特在城市移動中表現了一種「模糊的主體性」，讓它可以依照個人所需，決定他自己要以什麼型態的賽克里司特出現，以對應他所面臨的移動處境。也就是說，賽克里司特並非是「人」加上了「腳踏車」，而是處於一種「人—車」的混種狀態，在這樣混種的狀態裡，力量即是展現於我擁有成為「人」或是「車」的選擇權，若我們用數學公式來表示的話即是：

$$A \text{ person} + B \text{ ike} = C \text{ yclist}$$

而賽克里司特所體現人機複合體的能動性展現，並不是在最後所生產出來的 cyclist，而是對於那個加號（+）的掌握，也就是對於人車之間的操弄與切換，讓它可以依照個人所需，決定他自己要以什麼型態的賽克里司特出現，以對應他所面臨的移動處境。

人機複合體之中身體處境與科技情境

正是因為賽克里司特的能動性展現，來自人機複合體所具有的「模糊性」，也因此我們明白並沒有一種單一的賽克里司特。在第五章裡，我嘗試從不同的身體實踐的現實處境來呈現各種賽克里司特的樣貌，以及人與科技物之間的關係。就如同 Haraway（2010）在〈處境知識〉一文裡面提到，所謂的「女性主義客觀

性乃是關於有限的所在處境知識，而不是關於超越性以及主體與客體的分裂。(頁306)」她提醒著我們「一個人不能「身為」(be)一個細胞或分子—或一個女人、一個受殖民的人、勞動者，等等—倘若他想從這些位置去進行批判的觀看，那麼，「身為」(being)將更加有問題和偶成。」相同地，在我的研究中，我並不是要去宣稱有一種單一的、或是具有固定特性的賽克里司特，而是從不同賽克里司特的肉身處境裡，我們可以看在人機複合體當中身體與科技物之間的關係。

雖然肉身身體往往透過科技物修補、增強原先能力的不足，但肉身身體也同樣有能力去改變對於科技物使用的方式與型態。所以，透過不同賽克里司特的肉身化經驗，我們能夠看到來自原初肉身主體的獨特性與原動力，當肉身主體在面對其他外來時，並非是被動地等待自己被銘刻與改造，相反地，肉身主體仍具有對於外來物質的選擇權，並且能夠決定自己需要以那一種組合方式的賽克里司特。誠如王志弘(2002)所指出的，人機複合體不應該是一種封閉、有邊界的混種實體，他認為要以「分身組態」的概念重新超越實體論的人機複合體，並且將「分身組態」界定位「橫越時空之延展性社會關係而溝通的需求下，人類主體運用技術來因應的方式和存在樣態」，分身組態即是人類經由技術中介而存在於世狀態和過程(頁17)。而從賽克里司特移動經驗與身體實踐當中，我們得以理解人機複合體之中肉身性的身體處境與科技情境之間的關係，其能動性的展現並非是兩者結合之後所產物，而是一種具有可以隨時調整和修正自我建構的自主性，人機複合體正是靠著這種能夠對於肉身身體與科技物結合樣態的掌控性，獲得更多挑戰界線與逾越限制的可能性。

附錄

附錄一 先期研究訪談議題綱要

受訪者姓名：
車齡：
使用車種：
主要目的：

■ 個人意願

- 爲什麼會以腳踏車作爲主要交通工具？
- 對單車熱潮有什麼看法？覺得自己有受到單車熱的影響嗎？會拿腳踏車來進行休閒活動嗎？

■ 自行車道使用

- 每日主要的騎乘路線？（搭配地圖）
- 是否使用自行車道？或是知道目前台北市哪裡有自行車道嗎？
- 比較喜歡或是不喜歡騎乘的路段？

■ 其他

- 覺得騎腳踏車對你來說有哪些好處或壞處？
- 什麼狀況可能讓你會放棄使用腳踏車？

附錄二 台北市腳踏車族訪談大綱

受訪者基本資料

真實姓名：

暱稱：

年齡：

性別：

職業：

騎車車齡：

過去曾經有擁有的車種：

在台北市會使用的交通工具：汽車 / 計程車 / 機車 / 捷運 / 公車 / 自行車

自行車主要用途：

訪談大綱

個人腳踏車資歷

1. 你大概從什麼時候開始騎腳踏車的？什麼時候學會的？
2. 除了在台北市代步，你有騎單車旅行過嗎？那有想過嗎？
3. 平時移動的路徑大概是怎樣？
4. 使用的腳踏車是什麼類型的，有認為什麼設備是不可或缺，或是覺得必須的？

腳踏車作為通勤工具

5. 怎麼會想使用選擇用單車作為代步的方式？這樣大概維持多久時間了？
6. 你可以接受在台北市以單車代步最遠的範圍？
7. 你是怎麼選擇你的路徑，會作改變嗎？趕時間跟不趕時間有差別嗎？
8. 你喜歡這樣的通勤方式嗎？會想選擇其他方式？為什麼不？

在台北市行車的經驗

9. 在移動的路徑裡，你有那些特別的喜歡的路段或時段嗎？或是哪些路段或時間是讓你最印象深刻的？
10. 在這些路徑上，有哪些是你覺得最有印象的景點或景色。
11. 在台北市，晚上騎車跟白天騎車你覺得有差別嗎？差別在哪？
12. 你有騎過台北市規定的自行車道嗎？感覺如何，你喜歡騎在自行車專用道上嗎？
13. 你覺得自己在台北市騎車的速度算是快或慢？
14. 你覺得用騎腳踏車方式跟用其他交通工具在市區裡移動的感覺有什麼不同，以及如何感受？
15. 敦化南路，除了汽機車無視於政策的問題之外，你喜歡這樣的騎乘環境嗎？
16. 面對汽機車，會比較害怕的狀況是什麼？
17. 你覺得用腳踏車這種移動方式在台北市來說，對你有什麼幫助或是優點
18. 總結來說，你喜歡在台北市騎車的感覺嗎？你可以用什麼樣的形容詞來形容自己在台北試騎車的經驗？你覺得是有趣的，或是有壓迫感的。

騎乘狀態

19. 當你騎車的時候，你是很專心騎車？還是會注意其他的事？
20. 當你在市區騎車的時後，你覺得自己情緒是緊張還是放鬆的？
21. 你覺得移動時候你的視線感覺，和你平常有什麼不一樣
22. 你覺得單車通勤對你的身體有幫助嗎？長期騎車代步之後，是否有發現自己的身體出現變化？（比如說體力、線條、皮膚或是觀察力）
23. 是否曾經因為騎車而受傷的經驗？或是運動傷害？
24. 有沒有什麼難忘的腳踏車騎車經驗可以分享（下雨的經驗、穿裙子的經驗）

騎乘之外

25. 腳踏車停車的問題。
26. 腳踏車有沒有出過什麼狀況，像是落鍊、或是煞車失靈等狀況。

如何看待自行車的身體界限

27. 對你來說，你覺得騎自行車車和使用其他交通工具當作代步工具最大的差異在那裡？

28. 你覺得單車是「速人」或是「慢車」？你怎麼看待自己跟行人之間的關係。

腳踏車工作

29. 使用腳踏車工作有比較辛苦的地方，如果有可能會想要改用機車

30. 爲了工作上方便，有特別改裝腳踏車嗎？怎樣改裝？

31. 除了在上班時間用腳踏車，其他時間會不會用腳踏車呢？有哪些用途呢

32. 騎腳踏車會不會對自己的身體造成困擾，比方像是傷害膝蓋關節



附錄三 訪談同意書

訪談同意書

您好

十分感謝您願意接受本研究的訪談，本研究保證訪談的全部內容，不會讓第三者知道，但基於研究需要必須與指導教授畢恆達教授進行討論，惟在研究討論與報告中會先刪除足以辨認您身份的相關資料，並以匿名方式呈現您的訪談內容，以確保您的隱私，故敬請安心參與本次研究。

為能確實記錄您的訪談內容，在徵得您的同意之下，我將在訪談過程中全程錄音及隨時筆記。所有書面紀錄或錄音資料，僅供研究者本身進行資料分析使用。

我願意接受國立台灣大學建築與城鄉研究所宋恩儀同學，所進行的「雙腳踩踏的變奏曲：台北市腳踏車族的移動經驗與身體實踐」之研究訪談，並同意在訪談過程中進行錄音與紀錄。我已充分瞭解我在研究過程中的權力與意義，並願意協助研究之進行。

受訪者簽名：

受訪日期：____ 年 ____ 月 ____ 日

參考文獻

- Augé, M. (1995). *Non-Places : Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. New York : Verso.
- Balsamo, A. M. (1996). *Technologies of the Gendered Body : Reading Cyborg Women*. Durham: Duke University Press.
- Dant, T. (2004). The Driver-Car. *Theory ,Culture and Society*, 21(4/5), 61-79.
- de Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Dyck, I., & Moss, P. (1996). Inquiry into Environment and Body: Women, Work Andchronic Illness. *Environment and Planning D: Society and Space*, 14, 737-753.
- Freudental-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K., & Nielsen, L. D. (2010). Mixing Methods in the Search for Mobile Complexity. In B. Fincham, M. McGuinness & L. Murray (Eds.), *Mobile Methodologies* (pp. 25-42). New York: Palgrave Macmillan.
- Game, A. (2001). Riding: Embodying the Centaur. *Body & Society*, 7(4), 1-12.
- Haraway, D. J. (2010) 猿猴、賽伯格和女人 (張君玫譯)。台北市：群學。
- Henwood, F., Hughes, G., Kennedy, H., Miller, N., & Wyatt, S. (2001). Cyborg Lives in Context: Writing Women's Technobiographies. In F. Henwood, H. Kennedy & N. Miller (Eds.), *Cyborg Lives? : Women's Technobiographies* (pp. 11-34). York: Raw Nerve Books.
- Ingold, T. (2000). *The Perception of the Environment : Essays on Livelihood, Dwelling & Skill*. New York: Routledge.
- Jacobs, J. (2007) 偉大城市的誕生與衰亡：美國都市街道生活的啓發(吳鄭重譯)。台北市：聯經。
- Kaufmann, V. (2002). *Re-Thinking Mobility : Contemporary Sociology*. Burlington, VT: Ashgate.
- Larrabee, L. (2000) 婦女與腳踏車運動 (鄭淳文譯) 載於 F. E. Willard (Ed.) , 從縫紉機到腳踏車 , 頁 129-155。台北市：方智。
- Mauss, M. (1973). Techniques of the Body. *Economy and Society*, 2(1), 70-88.

- McDowell, L. (2006) 性別、認同與地方：女性主義地理學概說 (徐苔玲、王志弘譯)。台北市：群學。
- Middleton, J. (2009). 'Stepping in Time': Walking, Time, and Space in the City. *Environment and Planning A*, 41, 1943-1961.
- Rodaway, P. (1994). *Sensuous Geographies : Body, Sense, and Place*. New York: Routledge.
- Rosen, P., Cox, P., & Horton, D. (Eds.). (c2007). *Cycling and Society*. Aldershot, UK: Ashgate.
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory ,Culture and Society*, 21(4/5), 221-242.
- Shilling, C. (2005). *The Body in Culture, Technology and Society*. Thousand Oaks, Calif. : SAGE.
- Spinney, J. (2007). Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice. In P. Rosen, P. Cox & D. Horton (Eds.), *Cycling and Society* (pp. 25-45). Aldershot, UK: Ashgate.
- Spinney, J. (2006). A Place of Sense: A Kinaesthetic Ethnography of Cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24(5), 709-732.
- Thrift, N. J. (1996). *Spatial Formations*. London: Sage.
- Vanderbilt, T. (2009) 馬路學 (饒偉立譯)。台北市：大塊文化。
- Williams, S. J., & Bendelow, G. (1998). *The Lived Body : Sociological Themes, Embodied Issues*. New York: Routledge.
- Young, I. M. (2006) 像女孩那樣丟球：論女孩的身體經驗 (何定照譯)。台北市：商周。
- 方志中 (2008) 差異化的都市街道閒逛 ---- 論台北市自行車文化現象。東吳大學社會學研究所碩士論文。
- 王才勇 (2005) 譯者前言。Benjamin, W.著，發達資本主義時代的抒情詩人 (王才勇譯) (頁 1-21)。南京：江蘇人民出版社。
- 王志弘 (1992) 都市流動危機的論述與現實—台北「交通黑暗期」的分析。台灣社會研究季刊，第 3 期，第 2&3 卷，頁 105-182。
- 王志弘 (1997) 性別化流動的政治與詩學。國立台灣大學建築與城鄉研究所博士論文。

- 王志弘 (2002) 技術中介的人與自我：網際空間、分身組態與記憶裝置。《資訊社會研究》，第 3 期，頁 1-24。
- 王志弘 (2010) 人人需要「補缺式移動」：身障者經驗的啓示。《文化研究》，第 10 期，頁 139-167。
- 台北市交通管制工程處 (2009) 台北市市區自行車道路網建構計畫。台北市：台北市政府。
- 何凡 (1954/12/06) 單車失竊。《聯合報》，第 6 版。
- 吳鄭重 (2009) 廚房之舞：身體與空間的日常生活地理學考察。台北市：國立台灣師範大學地理學系。
- 呂佳玲 (2006) 都市中通勤型腳踏車道設置之研究。國立台灣大學土木工程學研究所碩士論文。
- 宋佳芳 (2008) 台灣自行車業的風潮再起。《網路社會學通訊》，第 75 期。
<http://www.nhu.edu.tw/~society/e-j/75/75-05.htm> (2010/05/02)
- 李佩璇 (2009) 自行車的休閒化--休閒實作型式的象徵鬥爭。國立台灣大學社會學研究所碩士論文。
- 李瑋琪 (2006) 單車旅遊者之社會資本與深度休閒關係研究。逢甲大學景觀與遊憩研究所碩士論文。
- 林文源 (2007) 論行動者網絡理論的行動本體論。《科技、社會與醫療》，第 4 期，第 1 卷，頁 65-103。
- 胡伯賢 (2008) 台北市推動腳踏車使用生活化之研究：公私協力的觀點，國立台北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
- 胡寶璉 (1990/07/08) 推廣自行車座談會—騎過交通黑暗期？可行性仁智互見。《聯合報》，第 13 版。
- 唐筱雯 (2007) 我用身體記憶旅程：女性旅人的跨文化身體移動經驗。《文化研究月刊》，第 70 期。
- 孫建中 (1954/04/22) 腳踏車防竊妙術。《聯合報》，第五版。
- 孫瑞穗 (2006) 讓活生生的女體走出政治新地圖：悅讀楊肉身化的女性主義政治哲學。載於 Young, I. M., 像女孩那樣丟球：論女孩的身體經驗 (何定照譯)，頁 xiii-xxvii。台北市：商周。
- 涂哲豪 (2007) 生態旅遊觀點剖析台東舊鐵道路廊使用之研究。國立成功大學都市計畫研究所碩士論文。
- 張世昌 (2007) 騎單車是爲了休閒還是實用：單車休閒與單車通勤的關係。國立

- 台灣體育學院碩士論文。
- 張勝雄（2008）台北市自行車政策之研究。台北市：台北市政府研究發展考核委員會。
- 曹壽民、鄭賜榮（2000）台北市自行車道路網整體規劃。台北市：台北市政府交通局。
- 許添本、黃基鴻、蕭裕宗（2007）踩動夢想：自行車運動休閒展專刊。高雄市：科學工藝博物館。
- 陳三井（1981）臺北市發展史。臺北市：臺北市文獻委員會。
- 陳志豪（2004/05/30）腳踏車上路，不用爭道。聯合報，第 B3 版。
- 陳秀琴（2006）已婚國小教師日常生活空間移動經驗之探究。國立高雄師範大學性別教育研究所碩士論文。
- 陳柔縉（2005）台灣西方文明初體驗。台北市：城邦。
- 陳國章（2000）台灣西部「腳踏車」用詞的種類與分佈。地理教育，第 26 期，頁 1-10。
- 陳騰輝（2008）自行車友善的街巷空間之研究。淡江大學建築學系碩士論文。
- 彭逸芝（2005）遊憩自行車使用者之遊憩涉入與地方依附關係之研究。銘傳大學觀光研究所碩士論文。
- 黃瓊慧（2007）時速四十遛台北：乘客在公車上的位置選擇與人際互動。國立台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 黃顛芳（2003）自行車觀光客環境偏好之研究：以新竹縣峨眉湖為例。中華大學建築與都市計畫研究所碩士論文。
- 黃耀鏘（1956/07/07）自由中國又一種新工業，製機器腳踏車。聯合報，第 4 版。
- 楊子葆（1989）台灣都市交通政策的政治經濟學分析－台北都會區大眾捷運系統計畫之個案研究。國立台灣大學土木工程學研究所碩士論文。
- 楊子葆（1991）台灣都市交通政策的政治經濟學分析－台北都會區大眾捷運系統計畫之個案研究。台灣社會研究季刊，第 3 期，第 2&3 卷，頁 33-103。
- 楊胤甲（2005）愛好自行車休閒運動者之流暢體驗、休閒效益與幸福感之研究。靜宜大學管理在職專班碩士論文
- 詹詩姿、蘇瑛敏（2008）淺談市區自行車道之規劃原則－以台北市為例。發表於中華民國建築師公會全國聯合會，第五屆台灣建築論壇－建築創意文化。
http://www.taipeibex.com.tw/files/news_file/20081203170520A.pdf

(2010/04/28)

漢文台灣日日新報論議(1905/11/02, 明治三十八年)祭典所感, 漢文台灣日日新報。

趙慕嵩(1969/08/19)單車沒落記。聯合報, 第3版。

聯合晚報社論(1990/07/09)浪漫有餘實力不大。聯合晚報, 第2版。

謝正寬(2009)單車校長的騎車筆記本。台北市: 三采文化。

謝佳雯(2008/09/11)自行車, 愈輕愈上道。經濟日報, 第E2版。

謝芳靜(2005)自行車遊憩環境偏好與環境評價之研究—以新竹市十七公里海岸自行車專用道為例。中華大學建築與都市計畫研究所碩士論文。

蘇建華(2002)Cyborg、烏托邦: 個人解放的騙局! ?。資訊社會研究, 第3期, 頁113-147。

